RECUEIL DES DÉCISIONS DE LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION REPORTS

1980

Arrêtistes/Editors
Joan Archer Cournoyer, LL.L.
Donald Lemieux, LL.B.

J 30425 DATE 07/17/87 TIME 12:40:52 ATS DOCUMENT HA252 101:035 [07/17/87] LINE 00032

COLOPHON HA252 **FRENCH/ENGLISH **

© Minister of Supply and Services Canada 1987

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. TT12-3/1980
ISBN 0-660-53813-X

Canada: $58.50
Other countries: $70.20

Price subject to change without notice.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1987

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue TT12-3/1980
ISBN 0-660-53813-X

au Canada: $58.50
à l'étranger: $70.20

Prix sujet à changement sans préavis.

1980

MEMBRES DE LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS – MEMBERS OF THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

Président – President

Hon. E.J. Benson, C.P./P.C.

Vice-président – Vice-President

Guy Roberge, c.r./Q.C.

Vice-président (Recherche) – Vice-President (Research)

Yves Dubé

Commissaires – Commissioners

M.D. Armstrong
R. Azzie
J.A.L.G. Drainville
J.T. Gray, c.r./Q.C.
D.H. Jones, c.r./Q.C.
E.H. LaBorde
B.R. Wolfe
P. Langlois
J.A.D. Magee
R.M. March
J.M. McDonough
J.B.G. Thompson
J.F. Walter

Comités	Présidents/Chairmen	Committees
Transports aériens	M.D. Armstrong	Air Transport
Transports de denrées par pipe-line	J.B.G. Thomson	Commodity Pipeline Transport
Politique en matière de transport international	J.M. McDonough	International Transport Policy
Transports par chemin de fer	J.T. Gray, c.r./Q.C.	Railway Transport
Transports par eau	D.H. Jones, c.r./Q.C.	Water Transport
Transports par véhicule à moteur	J.A.D. Magee	Motor Vehicle Transport
Révision	G. Roberge, c.r./Q.C.	Review

Secrétaire de la Commission – Commission Secretary

D.W. Foley

La Commission canadienne des transports désire remercier le Conseil canadien de la documentation juridique, et plus particulièrement Madame Joan Archer Cournoyer et Monsieur Donald Lemieux, arrêtistes, pour la préparation de ce recueil.

The Canadian Transport Commission wishes to express its appreciation to the Canadian Law Information Council, and especially to Mrs. Joan Archer Cournoyer and Mr. Donald Lemieux, Editors, for the preparation of these materials.

SOMMAIRE

	Page
Page titre	i
Liste des commissaires	iii
Table des décisions, ordonnances et rapports	vii
Table de la jurisprudence citée	xi
Table des décisions et ordonnances citées	xv
Table des lois citées	xix
Table des règlements cités	xxvii
Table des règles citées	xxvii
Table de la doctrine citée	xxvii
Index	831

CONTENTS

	Page
Title page	i
List of Commissioners	iii
Table of Decisions, Orders and Reports	ix
Table of Cases referred to	xiii
Table of Decisions and Orders referred to	xvii
Table of Statutes referred to	xxiii
Table of Regulations referred to	xxvii
Table of Rules referred to	xxvii
Table of Authorities referred to	xxvii
Index	835

TABLE DES DÉCISIONS, ORDONNANCES ET RAPPORTS

Page

A

Aklavik Flying Service Ltd., Re 815

C

Classification uniforme des comptes, Re 738
Consolidated Rail Corporation, Re 375
CP - Abandon Témiscaming, Re 699
Crosbie-Bristow Helicopters Limited, Re 46

D

Demande en autorisation d'abandonner Cowichan/Tidewater, Re 355

F

Frontier Airlines, Inc., Re 48

H

High-Line Airways Inc., Re 3
Humphrey's Transfer Limited, Re 311

L

La décision ADAC, Re 57
Location des voies latérales privées, Re 670

M

Miss Clariss Kelly, Re 528

R

Requête présentée pour la construction d'une voie supplémentaire, Re 629
Révision de l'ordonnance no R-29767, Re 826

S

Subdivison Témiscouata, Re 494
Suspension de l'ordonnance no R-29767, Re 337
Suppression de certains services de trains de voyageurs, Re 571
Swiftair Cargo Limited, Re 37

V

VIA Rail Canada Inc., Re 822

TABLE OF DECISIONS, ORDERS AND REPORTS

	Page
A	
Aklavik Flying Service Ltd., Re	815
Application to Construct an Additional Track, Re	629
C	
Consolidated Rail Corporation, Re	375
Cowichan/Tidewater Abondonment of Operations, Re	355
CP - Temiscaming Abandonment, Re	699
Crosbie-Bristow Helicopters Limited, Re	46
D	
Discontinuance of Certain Passenger Train Services, Re	571
F	
Frontier Airlines, Inc., Re	48
H	
High-Line Airways Inc., Re	3
Humphrey's Transfer Limited, Re	311
M	
Miss Clariss Kelly, Re	528
P	
Private Siding Rentals, Re	670
R	
Review of Order No. R-29767, Re	826
S	
Stay of Order No. R-29767, Re	337
Swiftair Cargo Limited, Re	37
T	
Temiscouata Subdivision, Re	494
The STOL Decision, Re	57
U	
Uniform Classification of Accounts, Re	738
V	
VIA Rail Canada Inc., Re	822

TABLE DE LA JURISPRUDENCE CITÉE

Page

A

Allison McLeod Ltd. et al., Re, [1958] 14 D.L.R. (2d) 500. 57
Affaire McNabb, (1965) J.O.R. & R. 135. 375
Arrêt portant sur les règlementations des frais, [1966-69] C.C.T. 361. 355

B

Beverley Coal Mines abd Humberstone Coal Companies c. Grand Trunk Ry. Co., [1918] 23 C.R.C. 64. 670
Blackwoods and Manitoba Brewing and Malting Co. c. Canadian Northern Ry. Co. and City of Winnipeg, [1910] 12 C.R.C. 45. 670
Blackwoods c. CN, (1910) 44 R.C.S. 92. 670
Block Four Spur Track Co. Ltd. c. CN, [1942] 55 C.R.T.C. 250. 670
Boland c. Grand Trunk Ry. Co., [1915] 18 C.R.C. 60. 670

C

Canadian Northern Pacific Ry. Co. c. New Westminster Corp., [1917] A.C. 602. 375
Canadian Northern Ry. Co. c. T.D. Robinson and Sons, 28 C.R.C. 101. 670
Carroll Bros. c. Grand Trunk Ry.Co., [1922] 28 C.R.C. 35. 670
Carter and Sudbury et al., Re, [1949] O.R. 455. 375-670
Cause de la base des taux et du taux de rendement, [1950-1954] C.C.T. 738
Cause de l'impôt sur le revenue, [1979] C.C.T. 738
Cause des 17%, [1958] C.C.T. 738
Cause des 21%, [1946-1948] C.C.T. 738
City of Hamilton c. Toronto, Hamilton and Buffalo Ry. Co., 50 R.C.S. 128. 571
CKOY Ltd. c. R., [1979] 1 R.C.S. 2. 670
Clover Bar Coal Co. c. Humberstone, (1911) 45 R.C.S. 346. 670
CPR Re Esquimalt and Nanaimo Ry. Co., [1970-71] C.C.T. 86 (Motifs de l'ordonnance no R-6313 concernant les frais), [1966-69] 361. 494
CPR Re Esquimalt and Nanaimo Ry Cb., [1977] C.C.T. 280. 375-571

D

Doctors' Hospital and Minister of Health et al., [1976] 12 O.R. (2d) 164. 375
Duthie c. Grand Trunk Ry. Co., (1905) 4 C.R.C. 304. 375-670

G

Graham c. C.R.T.C., [1976] 2 C.F. 82. 375
Great Northern Ry. Co. Sidings, Re, [1918] 23 C.R.C. 5. 670

H

Hamilton, Re, [1937] 1 D.L.R. 807. 57
Hamilton c. GTR, 21 C.R.C. 111. 571

I

Increase in Passenger and Freight Tolls, Re, 22 C.R.C. 49. 571

K

Kammerer c. CPR, [1916] 21 C.R.C. 74. 670
Kootenay and Elk Ry. Co. c. CPR, [1972] C.C.T. 101. 670

M

Memorial Gardens Association (Canada) Ltd. c. Colwood Cemetary Co. et al., (1958) 76 C.R.T.C. 319. 57

N

Notre Dame Investment Co. c. CN, [1920] 26 C.R.C 339. 670

O

Ottawa Electric Ry. Co. c. City of Ottawa, [1945] R.C.S. 105. 375-571

R

R.M. of Willow Creek c. CN 28 C.R.C. 434. 670
Red Deer Valley Coal. Co. c. CPR, [1926] 55 C.R.T.C. 23. 571
Révison de la cause des 21% [1949-1950] C.C.T. 738

S

Saskatchewan Wheat Pool c. C.N., (1972) C.C.T. 164. 355
Saskatchewan Wheat Pool et al. c. C.N. et al., [1970-71] C.C.T. 316. 670
Stirrett and Sons c. Morrison, [1920] 26 C.R.C. 337. 670

T

Township of Brooke Farmers c. G.T.R., [1920] 26 C.R.C. 335. 670
Traffic Eligible for Benefits of Maritime Freight Rates Act of the Board of Transport Commissioners for Canada, Re, 81 C.R.T.C. 206. 311

W

Walkerville c. Père Marquette, 40 C.R.C. 88. 571
Winnipeg c. Winnipeg Electric Ry. Co., [1921] 2 W.W.R. 282. 375-571

TABLE OF CASES REFERRED TO

Page

A

Allison McLeod Ltd. et al., Re, [1958] 14 D.L.R. (2d) 500. 57

B

Beverley Coal Mines and Humberstone Coal Companies v. Grand Trunk Ry. Co., [1918] 23 C.R.C. 64. 670
Blackwoods and Manitoba Brewing and Malting Co. v. Canadian Northern Ry. Co. and City of Winnipeg, [1910] 12 C.R.C. 45. 670
Blackwoods v. CN, (1910) 44 S.C.R. 92. 670
Block Four Spur Track Co. Ltd. v. CN, [1942] 55 C.R.T.C. 250. 670
Boland v. Grand Trunk Ry. Co., [1915] 18 C.R.C. 60. 670

C

Canadian Northern Pacific Ry. Co. v. New Westminster Corp., [1917] A.C. 602. 375
Canadian Northern Ry. Co. v. T.D. Robinson and Sons, 28 C.R.C. 101. 670
Carroll Bros. v. Grand Trunk Ry. Co., [1922] 28 C.R.C. 35. 670
Carter and Sudbury et al., Re, [1949] O.R. 455. 375-571
City of Hamilton v. Toronto, Hamilton and Buffalo Ry. Co., 50 S.C.R. 128. 571
CKOY Ltd. v. R., [1979] I S.C.R. 2. 670
Clover Bar Coal Co. v. Humberstone, (1911) 45 R.C.S. 346. 670
Costs Inquiry - Railways, [1966-69] C.T.C. 361. 355
CPR Re Esquimalt and Nanaimo Ry. Co., [1970-71] C.T.C. 86. (Reasons for Order No. R-6313 Concerning Cost Regulations) [1966-69] C.T.C. 361. 494
CPR & Esquimalt and Nanaimo Ry. Co., [1977] C.T.C. 280. 375-571

D

Doctors' Hospital and Minister of Health et al., [1976] 12 O.R. (2d) 164. 375
Duthie v. Grand Trunk Ry. Co., (1905) 4 C.R.C. 304. 375-670

G

Graham v. C.R.T.C., [1976] 2 F.C. 82. 57
Great Northern Ry. Co. Sidings, Re, [1918] 23 C.R.C. 5. 670

H

Hamilton, Re, [1937] 1 D.L.R. 807. 57
Hamilton v. GTR, 21 C.R.C. 111. 571

I

Income Tax Case, [1979] C.T.C. 737
Increase in Passenger and Freight Tolls, Re, 22 C.R.C. 49. 571

K

Kammerer v. CPR, [1916] 21 C.R.C. 74. 670
Kootenay and Elk Ry. Co. v. CPR, [1972] C.T.C. 101. 670

M

McNabb Case, (1965) J.O.R. & R. 135. 375
Memorial Gardens Association (Canada) Ltd. v. Colwood Cemetary Co. et al., (1958) 76 C.R.T.C. 319. 57

N

Notre Dame Investment Co. v. CN, [1920] 26 C.R.C. 339. 670

O

Ottawa Electric Ry. v. The City of Ottawa, [1945] S.C.R. 105. 375-571

R

R.M. of Willow Creek v. CN, 28 C.R.C. 434. 670
Rate Base-Rate of Return Case, [1950-1954] C.T.C. 738
Red Deer Valley Coal Co. v. CPR, [1926] 55 C.R.T.C. 23. 571
Review of the 21 Percent Case, [1949-1950] C.T.C. 738

S

Saskatchewan Wheat Pool et al. v. CN et al., [1970-71] C.T.C. 316. 670
Saskatchewan Wheat Pool v. C.N.R., (1972) C.T.C. 164. 355
17 Percent Case, [1958] C.T.C. 738
Stirrett and Sons v. Morrison, [1920] 26 C.R.C. 337. 670

T

Township of Brooke Farmers v. G.T.R., [1920] 26 C.R.C. 335. 670
Traffic Eligible for Benefits of Maritime Freight Rates Act of the Board of Transport Commissioners for Canada, Re, 81 C.R.T.C. 206. 311
21 Percent Case, [1946-1948] C.T.C. 738

W

Walkerville v. Père Marquette, 40 C.R.C. 88. 571
Winnipeg v. Winnipeg Electric Ry. Co., [1921] 2 W.W.R. 282. 375-571

DÉCISIONS ET ORDONNANCES CITÉES

Page

DÉCISIONS

Décision du C.T.A. nº 3307, datée du 2 février 1972. 57
Décision du C.T.A. nº 4324, datée du 29 septembre 1975. 48
Décision du C.T.A. nº 5538, datée du 28 juillet 1978. 57
Décision du C.T.A. nº 5771, datée du 30 mars 1979. 3
Décision du C.T.A. nº 5847, datée du 12 juin 1979. 37
Décision du C.T.A. nº 5989, datée du 7 novembre 1979. 37
Décision du C.T.A. nº 6100, datée du 11 avril 1980. 57
Décision du C.T.V.M. "Peter Cook Ltd.", datée du 7 mars 1979. 311

ORDONNANCES

Décret du Conseil C.P. 635, daté du 10 février 1950. 494
Décret du Conseil C.P. 1977-234, daté de février 1977. 738

Ordonnance du C.T.A. nº 1979-A-16, datée du 15 janvier 1979. 48
Ordonnance du C.T.A. nº 1980-A-63, datée du 1er février 1980. 48
Ordonnance du C.T.A. nº 1980-A-159, datée du 24 mars 1980. 815
Ordonnance du C.T.A. nº 1980-A-160, datée du 24 mars 1980. 815
Ordonnance du C.T.A. nº 1980-A-401, datée du 29 juillet 1980. 815
Ordonnance du C.A.B. nº 76-9-125, datée du 22 septembre 1976. 48

Ordonnance du C.T.C.F. nº R-6313, datée du 5 août 1969. 355-738
Ordonnance du C.T.C.F. nº R-6315, datée du 5 août 1969. 494-699
Ordonnance du C.T.C.F. nº R-22589, datée du 29 mars 1976. 375
Ordonnance du C.T.C.F. nº R-22616, datée du 31 mars 1976. 375
Ordonnance du C.T.C.F. nº R-24855, datée du 24 mai 1977. 494
Ordonnance du C.T.C.F. nº R-25782, datée du 18 novembre 1977. 571
Ordonnance du C.T.C.F. nº R-27952, datée du 17 novembre 1978. 670
Ordonnance du C.T.C.F. nº R-29767, datée du 16 octobre 1979. 337-826
Ordonnance du C.T.C.F. nº R-29888, datée du 7 novembre 1979. 355
Ordonnance du C.T.C.F. nº R-30380, datée du 12 février 1980. 670
Ordonnance du C.T.C.F. nº R-30428, datée du 20 février 1980. 670

TABLE OF DECISIONS AND ORDERS REFERRED TO

	Page
DECISIONS	
A.T.C. Decision No. 3307, dated February 2, 1972.	57
A.T.C. Decision No. 4324, dated September 29, 1975.	48
A.T.C. Decision No. 5538, dated July 28, 1978.	57
A.T.C. Decision No. 5771, dated March 30, 1979.	3
A.T.C. Decision No. 5847, dated June 12, 1979.	37
A.T.C. Decision No. 5989, dated November 7, 1979.	37
A.T.C. Decision No. 6100, dated April 11, 1980.	57
M.V.T.C. Decision "Peter Cook Ltd.", dated March 7, 1979.	311
ORDERS	
Order in Council P.C. 635, dated February 10, 1950.	494
Order in Council P.C. 1977-234, dated February 1977.	738
A.T.C. Order No. 1979-A-16, dated January 15, 1979.	48
A.T.C. Order No. 1980-A-63, dated February 1, 1980.	48
A.T.C. Order No. 1980-A-159, dated March 24, 1980.	815
A.T.C. Order No. 1980-A-161, dated March 24, 1980.	815
A.T.C. Order No. 1980-A-401, dated July 29, 1980.	815
C.A.B. Order No. 76-9-125, dated September 22, 1976.	48
R.T.C. Order No. R-6313, dated August 5, 1969.	355-738
R.T.C. Order No. R-6315, dated August 5, 1969.	494-699
R.T.C. Order No. R-22589, dated March 29, 1976.	375
R.T.C. Order No. R-22616, dated March 31, 1976.	375
R.T.C. Order No. R-24855, dated May 24, 1977.	494
R.T.C. Order No. R-25782, dated November 18, 1977.	571
R.T.C. Order No. R-27952, dated November 17, 1978.	670
R.T.C. Order No. R-29767, dated October 16, 1979.	337-826
R.T.C. Order No. R-29888, dated November 7, 1979.	355
R.T.C. Order No. R-30380, dated February 12, 1980.	670
R.T.C. Order No. R-30428, dated February 20, 1980.	670

TABLE DES LOIS CITÉES

	Page
Act for the Incorporation of the Erie and Niagara Extension Railway Company, 1867 68 (Ont.), chap. 14, en général	571
Act to amend the Act incorporating the Erie and Niagara Extension Railway Company, and to change the name to the Canada Southern Railway Company, 1869 (Ont.), Chap. 32, en général	375
Act to confirm By-Law No. 755 of the City of Hamilton, 1895 (Ont.), chap. 68, en général	571
Acte autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer y mentionnées, (1887) 50-51 Vict., chap. 24 et (1888) 51 Vict., chap. 3, en général	494
Acte concernant la Compagnie de chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo Ry. Co., (Can.), chap. 66, en général	571
Acte concernant la compagnie du chemin de fer du Sud du Canada,1873-74 (Can.), chap. 68, en général	375
Actes concernant le chemin de fer du Sud du Canada, 1904 (Can.), chap. 55, en général	571
Acte d'arrangement du chemin de fer du Sud du Canada, 1878 (Can.), chap. 27, en général	375
Acte du Canada Southern, 1904 (Can.), chap. 55, en général	571
Bankruptcy Act, 11 U.S.C. § 77, en général	375
Code canadien du travail, S.R.C. 1970, chap. L-1, en général	528
Federal Aviation Act, 1958, 49 U.S.C. App. 1301.	48
Loi sur l'aéronautique, S.R.C. 1970, chap. A-3,	
art. 9	57
art. 16(1)	57
art. 16(2)	57
art. 16(2.1)	57
art. 16(3)	57
art. 16(4)	57
art. 16(6)	57
art. 16(8)	815
Loi canadienne sur les droits de la personne, 1976-77 (Can.), chap. 33, art. 22(1) h) et l)	528

Loi de la Commission de l'Air, 1919 (Can.), chap. 11,
en général 57

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2,
art. 1e) 670
art. 2(1) 670
art. 2(28) 571
art. 3 571
art. 5 375
art. 6(1) 375
art. 6(1)c) 670
art. 9(3) 375
art. 11 375
art. 11.1 57-375
art. 95-99 375
art. 100 738
art. 121-128 670
art. 167 571
art. 195 à 198 629
art. 214 629
art. 216 629
art. 221 629
art. 223 629
art. 224 629
art. 253 494-699
art. 253(2) 355
art. 253(3) 355
art. 253(4) 355
art. 254 699
art. 254(1) 355-494
art. 254(3) 355
art. 254(4) 699
art. 254(5) 699
art. 260 375
art. 260(5) 494
art. 260(6) 571
art. 262 375-528-670
art. 262(1), (2) 494
art. 265 670
art. 281 822
art. 285 et 286 337
art. 314 355
art. 314(5) 494
art. 320 670
art. 321 670
art. 325 738
art. 328(1), 328(6), 328(7) 738
art. 329(3) 355
art. 331 355-738
art. 331.1 738
art. 335 738
art. 336 375

Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2ième Supp.), chap. 10,
art. 28 826

Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, 1974 (Can.),
chap. 12, Parties II et III 629

Loi sur la faillite, S.R.C. 1970, chap. B-3,
en général 815

Loi d'interprétation, S.R.C. 1970, chap- 1-23,
art. 28 57

Loi sur la municipalité de la métropole de Toronto, S.R.O. 1970, chap. 295,
art. 199(6) 57
art. 200(2) 57

Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17,
art. 3 57-670-738
art. 4 670-738
art. 19(1)a) 312
art. 19(1)b) 571-699
art. 21 57-670
art. 23 337-670-822-826
art. 23(4) 337
art. 24(5) 57
art. 25 3-57
art. 27 375-571
art. 32(1) 57
art. 38(2) 57
art. 45 375-670
art. 47 571-670
art. 48 375-670
art. 50 738
art. 51 670
art. 58 375
art. 59 337
art. 63 355
art. 64 337
art. 64(2) 826

Loi sur l'Office national de l'énergie S.R.C. 1970, chap. N-6,
art. 44 57

Loi sur la planification, R.S.O. 1970, chap. 349,
art. 14 57
art. 19 57
art. 35 57

Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique,
1968-69 (Can.), chap. 52,
art. 6(1) 312

Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes,
S.R.C. 1970, chap. M-3,
art. 7 312

Loi sur les transports, S.R.C. 1970, chap. T-14,
art. 5 57
art. 10(5) 57

Regional Rail Reorganization Act, 1973 (Can.), chap. 45,
art. 501(c) 375
art. 504(d) 375
art. 505 375

TABLE OF STATUTES REFERRED TO

	Page
Act for the Incorporation of the Erie and Niagara Extension Railway Company, 1867-68 (Ont.), c. 14,	
in general	571
Act respecting the Canada Southern Railway Company, 1873-1874 (Can.), chap. 68,	
in general	375
Act respecting the Toronto, Hamilton and Buffalo Ry. Co., 1895 (Can.), c. 66,	
in general	571
Acts respecting the Canada Southern Railway, 1904 (Can.), c. 55,	
in general	571
Act to amend the Act incorporating the Erie and Niagara Extension Railway Company, and to change the name of the Canada Southern Railway Company, 1869 (Ont.), c. 32,	
in general	375
Act to authorize the granting of subsidies in aid of the construction of the lines of railway therein mentioned (1887) 50-51 Vict., c. 24 and (1888) 51 Vict., c. 3,	
in general	494
Act to confirm By-Law No. 755 of the City *of* Hamilton, 1895 (Ont.), c.68,	
in general	571
Aeronautics Act, R.S.C. 1970, c. A-3,	
s. 9	57
s. 16(1)	57
s. 16(2)	57
s. 16(2.1)	57
s. 16(3)	57
s. 16(4)	57
s. 16(6)	57
s. 16(8)	815
Air Board Act, 1919 (Can.). c. 11	
in general	57
Atlantic Region Freight Assistance Act, 1968-69 (Can.), c. 52,	
s. 6(1)	312
Bankruptcy Act, 11 U.S.C. § 77,	
in general	375
Bankruptcy Act, R.S.C. 1970, c. B-3,	
in general	815
Canada Southern Arrangement Act, 1878 (Can.), c. 27,	
in general	375
Canada Southern Railway Company Act, 1904 (Can.), c. 55,	
in general	375
Canadian Labour Code, R.S.C. 1970, c. L-1,	
in general	528

Canadian Human Right Act, 1976-77 (Can.), c. 33,
s. 22(1) (h) and (1) 528

Federal Aviation Act, 1958, 49 U.S.C. App. 1301 48

Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10,
s. 28 826

Interpretation Act, R.S.C. 1970, c. I-23,
s. 28 57

Maritimes Freight Rates Act, R.S.C. 1970, c. M-3,
s. 7 312

Municipality of Metropolitan Toronto Act, R.S.O. 1970,
c. 295,
s. 199(6) 57
s. 200(2) 57

National Energy Board Act, R.S.C. 1970, C. N-6,
s. 44 57

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17,
s. 3 57-670-738
s. 4 670-738
s. 19(1)(a) 311
s. 19(1)(b) 571-699
s. 21 57-670
s. 23 337-670-822-826
s. 23(4) 337
s. 24(5) 57
s. 25 3-57
s. 27 375-571
s. 32(1) 57
s. 38(2) 57
s. 45 375-670
s. 47 571-670
s. 48 375-670
s. 50 738
s. 51 670
s. 58 375
s. 59 337
s. 63 355
s. 64 337
s. 64(2) 826

Planning Act, R.S.O. 1970, c. 349,
s. 14 57
s. 19 57
s. 35 57

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2,
s. 1(e) 670
s. 2(1) 670
s. 2(28) 571
s. 3 571
s. 5 375
s. 6(1) 375
s. 6(1)(c) 670

s. 9(3)	375
s. 11	375
s. 11.1	57-375
ss. 95 to 99	375
s. 100	738
ss. 121 to 128	670
s. 167	571
ss. 195 to 198	629
s. 214	629
s. 216	629
s. 221	629
s. 223	629
s. 224	629
s. 253	494-699
s. 253(2)	355
s. 253(3)	355
s. 253(4)	355
s. 254	699
s. 254(1)	355-494
s. 254(3)	355
s. 254(4)	699
s. 254(5)	699
s. 260	375
s. 260(5)	494
s. 260(6)	571
s. 262	375-528-670
s. 262(1) and (2)	494
s. 265	670
s. 281	822
s. 285 and 286	337
s. 314	355
s. 314(5)	494
s. 320	670
s. 321	670
s. 325	738
ss. 328(1), 328(6), 328(7)	738
s. 329(3)	355
s. 331	355-738
s. 331.1	738
s. 335	738
s. 336	375
Railway Relocation and Crossing Act, 1974 (Can.), c. 12,	
Parts II and III	629
Regional Rail Reorganization Act, 1973 (Can.), c. 45,	
s. 501(c)	375
s. 504(d)	375
s. 505	375
Transport Act, R.S.C. 1970, c. T-14,	
s. 5	57
s. 10(5)	57

TABLE DES RÈGLEMENTS CITÉS

	Page
Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, chap. 3,	
art. 3	57
art. 20(1)	3-37-48
Règlements sur les subventions spéciales au transport des marchandises dans la Région atlantique, C.P. 1970-2015	311
Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique, C.R.C. 1978, chap. 360, en général	311
Code canadien des matériaux et de la manutention, C.R.C. 1978, Vol. X, chap. 1004, en général	528
Règlements sur les étagements de voie des chemins de fer (no E-5), C.R.C. 1978, Vol. XIII, chap. 1191, en général	629

TABLE OF REGULATIONS REFERRED TO

	Page
Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, c. 3,s. 47	
s. 3	57
s. 20(a)	3-37-48
Atlantic Region Special Transportation Assistance Regulations, P.C. 1970-2015	311
Atlantic Regional Special Selective and Provinsional Assistance Regulations, C.R.C. 1978, c. 360, in general	311
Canadian Material and Handling Code, C.RC. 1978, Vol. X, c. 1004 in general	528
Railway Grade Separations Reguilations (No. E-5), C.R.C. 1978, Vol. XIII, c. 1191, in general	629

TABLE DES RÈGLES CITÉES

	Page
Règles générales de la Commission canadienne des transports, C.R.C. 1978, chap. 1142, Règle 51	375

TABLE OF RULES REFERRED TO

	Page
Canadian Transport Commission General Rules, C.R.C. 1978, c. 1142, Rule 51	375

TABLE DE LA DOCTRINE CITÉE

	Page
DRIEDGER, Elmer A., The Construction of Statutes, Toronto, Butterworths, 1974, XV - 356 p.	375
COYNE, H.E.B., The Railway Law of Canada, Toronto, Canada Law Book, 1947, 760 p.	670

TABLE OF AUTHORITIES REFERRED TO

	Page
DRIEDGER, Elmer A., The Construction of Statutes, Toronto, Butterworths, 1974, XV - 356 p.	375
COYNE, H.E.B., The Railway Law of Canada, Toronto, Canada Law Book, 1947, 760 p.	670

COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS

AIR TRANSPORT COMMITTEE

Révision de la Décision n° 5771 en date du 30 mars 1979:

Requête de High-Line Airways Inc. en autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Saskatoon (Saskatchewan), des services aériens commerciaux des Classes 4 (affrètement) et 9-4 (affrètement international) au moyen d'aéronefs à voilure fixe des Groupes A, B et C.

Répertorié: High-Line Airways Inc.

Comité des transports aériens: G. Roberge, c.r. (vice-président), J.M. McDonough et B.R. Wolfe.

Décision n°: 6062
Date de la décision: le 11 février 1980
Dossier n°: 2-H312-2

Transport aérien - Demande de permis - Services aériens commerciaux d'affrètement et d'affrètement international - Approbation préalable de requérants pour les mêmes services - Existe-t-il une situation d'offre excessive? - Examen de la commodité et des besoins du public.

High-Line Airways Inc. (la requérante) a fait appel de la Décision n° 5771 *aupres du Ministre des transports. Elle n'a pas convaincu ce dernier que le Comité des transports aeriens (le Comité) s'était trompé en rejetant la requête en autorisation d'exploiter des services aeriens commerciaux des Classes 4 (affrètement) et 9-4 (affrètement international) Toutefois, etant donné le niveau d'exploration miniere et le niveau général d'activité économique en Saskatchewan, le Ministre a ordonné au Comité de réviser les éléments d'information additionnels, lesquels appuyaient l'instauration de services d'avions à réaction affrétés et d'avions d'affaires à réaction. La requérante a témoigné qu'elle avait reçu des demandes de services aériens portant la plupart sur des services d'avions à réaction du Groupe C, et que les prévisions pour ce service s'établissaient à un total de 1300 heures la première année et 1750 heures la deuxième, pour un revenu de $805,000 la première année et $1,032,500 la deuxième année. La compagnie n'avait pas encore acheté d'avions du Groupe A ou du Groupe B. Des interventions furent déposées par des transporteurs à qui l'on avait accordé des requêtes visant à obtenir l'autorisation d'exploiter les services faisant l'objet de la présente demande. Norcanair a déclaré que l'utilisation des avions de Groupe B*

Review of Decision No. 5771, dated March 30, 1979:

Application by High-Line Airways Inc. for authority to operate Class 4 Charter and Class 9-4 International Charter commercial air services using fixed-wing aircraft in Groups A, B and C from a base at Saskatoon, Saskatchewan.

Indexed as: High-Line Airways Inc.

Air Transport Committee: G. Roberge Q.C. (Vice-President), J.M. McDonough and B.R. Wolfe.

Decision No.: 6062
Date of Decision: February 11, 1980
File No.: 2-H312-2

Air transport - Licence application - Charter and international charter commercial air services - Previously approved applicants for same services - Whether situation of excess supply - Consideration of public convenience and necessity

High-Line Airways Inc. (the Applicant) appealed Decision No. 5771 *to the Minister of Transport but failed to satisfy the Minister that the Air Transport Committee (the Committee) had erred in denying an application for authority to operate Class 4 Charter and Class 9-4 International Charter commercial air services. However, in view of the level of mining exploration and general economic activity in Saskatchewan, the Minister directed the Committee to review additional submissions. These advocated executive jet and charter services. The Applicant testified that it had received requests mostly for executive jet services (Group C) and that projections for this service were, for the first year, a total of 1300 revenue hours yielding $805,000 and for the second year, a total of 1750 revenue hours yielding $1,032,500. Group A or B aircraft had not yet been acquired by the company. Interventions were filed by previously approved applicants for the services under study. Norcanair submitted that its Group B utilization between November 1978 and November 1979 had produced a revenue of $140,000 as compared with High-Line's expectations of $168,000 for its first year and $252,000 for a second year of operation. With respect to Group C, Norcanair projected approximately 447 hours per year yielding a reve-*

durant la période de novembre 1978 à novembre 1979 avait engendré un revenu annuel de $140,000 et ce, comparativement aux prévisions de High-Line qui se chiffraient à $168,000 la première année et $252,000 la deuxième. Eu égard au Groupe C, Norcanair prévoyait environ 447 heures par an et un revenu de $207,348. Les prévisions de la requérante quant à l'utilisation des avions dans ce groupe étaient de 1300 heures la première année pour un revenu de $805,000. Pour sa part, Athabaska Airways Limited prévoyait une augmentation du marché pour le Groupe C (services aériens d'affrètement). Les deux intervenantes à la requête ont déclaré qu'elles disposaient d'avions supplémentaires pour répondre à une augmentation de la demande pour le Groupe B.

nue of $207,348. The Applicant's own estimate as to the use of this group of aircraft was 1,300 hours for the first year with a predicted yield of $805,000. Athabasca Airways expected the demand for Group C (charter air services) to increase. Both intervenors stated that if demand for the Group B service grew, sufficient aircraft could be mobilized to back up any forseeable requests.

Décision: *Dans sa première décision, le Comité devait éviter, suite à la faillite d'une société offrant des services d'affrètement, de créer une situation d'offre excessive avec de trop nombreux détenteurs de permis rivalisant sur un marché donné. Le Comité avait envisagé un environnement où Mitchinson, avec un permis de Groupe A, et Athabaska, avec des permis des Groupes B et C, remplaceraient essentiellement à Saskatoon les avions d'affrètement précédemment fournis par une autre société, alors que le service offert par Norcanair compléterait le service proposé par Athabasca dans le Groupe C. Étant donné les preuves additionnelles soumises, le Comité a noté que dans une situation dynamique de la nature de celle existant en Saskatchewan, la demande de services aériens ne demeurait pas immobile. Tout en reconnaissant que l'on devrait permettre à l'aviation commerciale de se développer de manière ordonnée, le Comité a émis l'opinion que le degré de protection qu'elle exige ne devrait pas aller au-delà de ce qui était nécessaire.*

Decision: *The Committee's duty in its initial decision was to avoid creating a situation of excess supply with too many licensees vying for a given market following the bankruptcy of a company providing charter services. The Committee had contemplated an environment where Mitchinson, with Group A authority, and Athabasca, with Groups B and C authorities, would essentially replace the supply of charter aircraft which was offered by a previous company in Saskatoon, while Norcanair's service would supplement Athabasca's proposed service in Group C. In view of the new evidence submitted, the Committee noted that in a dynamic situation such as the one that existed in Saskatchewan, demand for air services did not stand still. While acknowledging that commercial aviation should be allowed to develop in an orderly fashion, the Committee was of the opinion that the degree of protection it required should not go beyond the limit of what was necessary.*

En ce qui concerne la demande de services d'affrètement avec des avions du Groupe A, le Comité s'est dit d'avis qu'il n'y avait guère d'indices que cette demande serait stimulée par l'activité économique en Saskatchewan.

With respect to charter demand for Group A aircraft there was little indication that this demand would be stimulated by the economic activity in Saskatchewan.

La demande de services d'affrètement avec des avions du Groupe B à Saskatoon a semblé demeurer stable, sinon décliner. La totalité des opérations de l'Athabaska et de Norcanair au cours d'une période de 13 mois d'exploitation, correspondait à environ la moitié des recettes que

Charter demand for Group B aircraft in Saskatoon seemed to remain stable if not to decline. Athabaska and Norcanair's combined operations, covering thirteen operating months, reached about one-half of the Applicant's anticipation of its own first year of operation. Group B au-

la requérante prévoyait réaliser dans sa première année d'exploitation. Le permis de Groupe B a par conséquent été refusé et la question a été laissée en suspens pour une période de douze mois après quoi elle serait examinée de nouveau.

En dernier lieu, étant donné la non disponibilité de services d'affrètement durant la semaine et la preuve de l'existence d'une demande pour des services d'avion à réaction, le Comité accorda un permis de Groupe C.

Décisions et ordonnances citées

Décision du C.T.A. n° 5771, datée du 30 mars 1979

Lois citées

Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 25

Règlements cités

Règlement sur les transporteurs aeriens, C.R.C. 1978, chap. 3, art. 20 (1)

Comparutions

M. Simonot et S. Halyk pour High-Line Airways Inc.; M.L. Phelan pour Norcanair; J. Sanderson pour Athabaska Airways Ltd; P.C. Wallis et J.D. Patenaude, avocats de la Commission canadienne des transports; B. Guanzon pour l'Agence des transports de la Saskatchewan.

DÉCISION

Audience tenue à Saskatoon, Saskatchewan, les 12 et 13 décembre 1979.

Aux fins de réexaminer si High-Line Airways Inc. (ci-après appelée High-Line) devrait être autorisée à exploiter un service aérien commercial de la Classe 4 (affrètement), au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes A, B et C à partir d'une base située à Saskatoon (Saskatchewan), le Comité des transports aériens (siégeant en révision) a tenu une audience publique à Saskatoon les 12 et 13 décembre 1979.

M. Albert Ethier, qui se propose de constituer une société sous la raison sociale de High-Line Airways Inc., avait demandé cette

thority was, therefore, denied and the matter left open for further consideration in twelve months.

Finally, due to unavailable charter services during the week and evidence of demand for executive jet service, the Committee granted the Group C authority.

Decisions and Orders referred to

A.T.C. Decision No. 5771 dated March 30, 1979

Statutes referred to

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, s. 25

Regulations referred to

Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, c. 3, s. 20 (1)

Appearances

M. Simonot and S. Halyk for High-Line Airways Inc.; M.L. Phelan for Norcanair; J. Sanderson for Athabaska Airways Ltd.; P.C. Wallis and J.D. Patenaude for the Canadian Transport Commission; B. Guanzon for the Transportation Agency of Saskatchewan.

DECISION

Heard at Saskatoon, Saskatchewan, on December 12 and 13, 1979.

For the purpose of re-examining whether High-Line Airways Inc. (hereinafter referred to as High-Line) should be authorized to operate a Class 4 Charter commercial air service using fixed wing aircraft in Groups A, B and C from a base at Saskatoon, Saskatchewan, a public hearing was held by the Air Transport Committee (sitting in review), at Saskatoon, December 12 and 13, 1979.

Mr. Albert Ethier for a corporation to be formed under the name of High-Line Airways Inc. had applied for such authority. Upon denial

autorisation. Après que la demande eut été refusée par la *Décision n° 5771* du Comité des transports aériens en date du 30 mars 1979, High-Line a fait appel de cette décision auprès du Ministre des transports, conformément à l'article 25 de la *Loi nationale sur les transports*. Par le moyen d'un jugement certifié en date du 17 septembre 1979, le Ministre a décidé que la décision ci-dessus devrait faire l'objet d'une révision dans la mesure où elle a trait à la demande de High Line.

Il convient de noter ici que la demande de High-Line n'était qu'une demande parmi les cinq qui avaient été examinées par le Comité des transports aériens. Dans ladite décision, il avait:

1. Approuvé la requête présentée par Mitchinson Flying Service Ltd en modification du permis A.T.C. 142/47(C) par l'adjonction de l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Saskatoon (Saskatchewan), un service aérien commercial de la Classe 4 (affrètement) au moyen d'aéronefs à voilure fixe du Groupe A.

2. Approuvé la requête présentée par Athabaska Airways Ltd. en autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Saskatoon (Saskatchewan), un service aérien commercial de la Classe 4 (affrètement) au moyen d'aéronefs à voilure fixe des Groupes B et C.

3. Approuvé la requête présentée par North Canada Air Ltd., qui exerce ses activités sous la raison sociale de Norcanair, en modification des permis A.T.C. 1845/69(C) et A.T.C. 75/51(CF) par l'adjonction de l'autorisation d'utiliser en outre des aéronefs à voilure fixe du Groupe C dans le cadre de ses services aériens commerciaux des Classes 4 (affrètement) et 9-4 (affrètement international).

4. Rejeté la requête présentée par Air Saskatoon Charters Ltd., qui se proposait de changer sa raison sociale pour Sask-West Air Charters Ltd., en autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Saskatoon (Saskatchewan), un service aérien commercial de la Classe 4 (affrètement) au moyen d'aéronefs à voilure fixe des Groupes A, B et C.

of that application by *Decision No. 5771* of the Air Transport Committee dated March 30, 1979, High-Line appealed to the Minister of Transport, pursuant to section 25 of the *National Transportation Act*. By means of a certified Judgment dated September 17, 1979, the Minister directed that there be a review of the aforesaid Decision as it related to High-Line's application.

It should be noted at this point that High-Line's application was but one of five applications which had been dealt with by the Air Transport Committee in its decision which -

1. Approved the application by Mitchinson Flying Service Ltd. for amendment of Licence No. A.T.C. 142/47(C) by adding the authority to operate a Class 4 Charter commercial air service using fixed wing aircraft in Group A from a base at Saskatoon, Saskatchewan.

2. Approved the application by Athabaska Airways Ltd. for authority to operate a Class 4 Charter commercial air service using fixed wing aircraft in Groups B and C from a base at Saskatoon, Saskatchewan.

3. Approved the application by North Canada Air Ltd. carrying on business under the firm name and style of Norcanair for authority to amend Licences Nos. A.T.C. 1845/69(C) and A.T.C. 75/51(CF) by adding authority to also operate Group C fixed wing aircraft in its Class 4 Charter and Class 9-4 International Charter operations.

4. Denied the application by Air Saskatoon Charters Ltd. proposing to change its name to Sask-West Air Charters Ltd. for authority to operate a Class 4 Charter commercial air service using fixed wing aircraft in Groups A, B and C from a base at Saskatoon, Saskatchewan.

5. Rejeté la requête présentée par Albert Ethier, qui se proposait de constituer une société sous la raison sociale de High-Line Airways Inc., en autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Saskatoon (Saskatchewan), des services aériens commerciaux des Classes 4 (affrètement) et 9-4 (affrètement international) au moyen d'aéronefs à voilure fixe des Groupes A, B et C.

Le Ministre a exprimé ses instructions dans les termes suivants:

> Un examen des documents qui m'ont été communiqués avec cet appel ne m'a pas convaincu que le Comité se soit trompé dans sa décision dans la mesure où elle a trait à la requête de High-Line Airways Inc. Toutefois, je note dans la *Décision n° 5771*, la mention de la déclaration de High-Line quant au niveau actuel d'exploration et d'activité minières dans le nord de la Saskatchewan. Ayant connaissance de cette activité minière ainsi que du niveau général d'activité économique en Saskatchewan, j'estime qu'il serait de l'intérêt du public que le Comité révise sa *Décision n° 5771* dans la mesure où elle a trait à la requête de High-Line Airways Inc. et que, à l'occasion de cette révision, il donne à High-Line et aux autres parties intéressées pleinement l'occasion de présenter des éléments d'information additionnels, selon l'usage de la Commission. J'ordonne au Comité d'entreprendre cette révision le plus rapidement possible et de tenir une audience publique à Saskatoon si le Comité le juge approprié.

Afin de "donner à High-Line et aux autres parties intéressées pleinement l'occasion de présenter des éléments d'information additionnels selon l'usage de la Commission" il a été demandé à High-Line de présenter une requête complète et nouvelle - ce qu'elle a fait, mettant ainsi à jour sa requête originale. Un avis d'audience publique a été publié, invitant des interventions pour ou contre la requête et une audience publique a été tenue le 12 décembre 1979 à Saskatoon.

Une intervention à l'appui de la requête a été déposée par la Transportation Agency de la Saskatchewan, sous la signature du Directeur exécutif de cette agence gouvernementale.

5. Denied the application by Albert Ethier proposing to incorporate a company to be known as High-Line Airways Inc. for authority to operate a Class 4 Charter and Class 9-4 International Charter commercial air service using fixed wing aircraft in Groups A, B and C from a base at Saskatoon, Saskatchewan.

The Minister expressed his direction in the following terms:

> A review of the material filed on this appeal fails to satisfy me that the Committee erred in its Decision as it relates to High-Line Airways Inc.'s application. However, I note the reference in *Decision No. 5771* to High-Line's submission as to the present level of mining exploration and activity in northern Saskatchewan. Being aware of this mining activity, as well as the general level of economic activity in Saskatchewan, I am of the opinion that it would be in the public interest that the Committee review its *Decision No. 5771*, as it relates to the application of High- Line Airways Inc., and in such review give High-Line and any other interested parties full opportunity to present additional submissions, in accordance with the practice of the Commission. I direct the Committee to undertake such review as expeditiously as possible, including, if the Committee considers it appropriate, holding a public hearing at Saskatoon.

In order to "give High-Line and other interested parties a full opportunity to present additional submissions in accordance with the process of the Commission", High-Line was directed to submit a new and complete application - which it did, thus bringing up-to-date its original application. Notice thereof was given, inviting interventions in support or in opposition and a public hearing was called for December 12, 1979, at Saskatoon.

An intervention supporting the application was filed by The Transportation Agency of Saskatchewan, under the signature of the Executive Director of that Government Agency.

Des interventions s'opposant à l'octroi de la requête, et qui ont fait l'objet de réponses de la part de High-Line, ont été déposées par:

North Canada Air Ltd. (ci-après appelée Norcanair)

Athabaska Airways Ltd. (ci-après appelée Athabaska)

Mitchinson Flying Services Ltd. (ci-après appelée Mitchinson)

Norcanair et Athabaska ont participé à l'audience et ont fait une déposition.

Le Comité a reçu plus de 60 lettres à l'appui de la requête, provenant d'organismes publics, d'organisations, de sociétés et de personnes privées. Un certain nombre ont exprimé leur appui d'une manière générale, tandis que d'autres doutaient que les services aériens actuels soient suffisants et faisaient observer que l'octroi du permis permettrait de répondre aux besoins résultant d'une expansion d'activité économique et serait à l'avantage du commerce et de l'industrie ainsi que du développement général de la province. En particulier, il était souligné que l'octroi du permis fournirait à la Saskatchewan son premier service aérien d'affrètement par avions à réaction.

Parmi les lettres à l'appui de la requête, celles qui émanent des firmes suivantes nous paraissent d'une importance particulière -

The Saskatchewan Mining Development Corporation
Underwood McLellan (1977) Ltd.
Bonn Energy Corporation
Bomac Construction (1978) Ltd.
Uranerz Exploration and Mining Limited
Boychuk Construction Ltd
Great Shield Air Services Ltd.

Les témoignages fournis à l'audience représentent 300 pages de transcription. Nous n'essayerons pas d'en donner un résumé complet dans la présente Décision, mais nous nous bornerons à indiquer les points les plus importants ou les points principaux. Le ministre avait invité le Comité à prêter particulièrement attention à l'activité minière et au niveau général d'activité économique dans la province. La plupart des éléments du rapport ci-dessous traitent de ces questions.

Interventions opposing the granting of the application, to which replies were entered by High-Line, were filed by:

North Canada Air Ltd. (hereinafter referred to as Norcanair)

Athabaska Airways Ltd. (hereinafter referred to as Athabaska)

Mitchinson Flying Services Ltd. (hereinafter referred to as Mitchinson).

Norcanair and Athabaska participated and adduced evidence at the hearing.

More than sixty letters of support from public bodies, organizations, corporations and individuals were received by the Committee. While many expressed support in a general way, others reflected a concern about the adequacy of air services at this time, pointed to the needs resulting from an expansion of the economic activity, to the advantage that would accrue to business and industry and to the general development of the Province from the granting of the application. In particular, it was stressed that the granting of the application would provide to Saskatchewan its first charter jet air service.

Among the letters of support these appeared to us as being of special significance -

The Saskatchewan Mining Development Corporation
Underwood McLellan (1977) Ltd.
Bonn Energy Corporation
Bomac Construction (1978) Ltd.
Uranerz Exploration and Mining Limited
Boychuk Construction Ltd.
Great Shield Air Services Ltd.

The evidence adduced at the hearing covers 300 pages of transcript. We shall not attempt to provide a full summary of it in this Decision. Rather, we shall limit ourselves to pointing to some of its more important or main features. The Minister invited the Committee to give special attention to mining activity and to the general level of economic activity in the Province. Much of what is reported below relates to these subjects.

Le réquérant avait appelé les témoins suivants:

William Elliot. Co-propriétaire de Senster Limited, une firme de construction mécanique qui produit, à Saskatoon, des balances électroniques vendues "dans toute l'Amérique du nord". La compagnie doit être prête à répondre à des appels pour effectuer des opérations d'entretien sur ses produits. M. Elliot souhaitait qu'un service d'affrètement rapide vers des points situés à l'extérieur de la province soit facilement disponible sur un bref préavis.

Brian Gale. Consultant régional à Saskatoon pour le Ministère provincial du commerce. M. Gale "travaille avec les industries manufacturières et de ressources de la province". Il a noté l'expansion des industries existantes et la venue récente de certaines nouvelles industries dans la province. "Il ne fait aucun doute que l'on va enregistrer une certaine croissance des industries manufacturières." Quant aux industries de détail dans la région de Saskatoon, "il y a actuellement de trois à quatre nouvelles entreprises dans ce secteur chaque semaine, depuis huit à dix mois".

Dale Schmeichel. Directeur des relations publiques de la Saskatchewan Mining and Development Corporation, une société de la Couronne qui s'occupe de la recherche et de la mise en valeur des minéraux de roches dures dans la province. Le témoignage de M. Schmeichel portait sur les activités minières. Il a exprimé sa préoccupation en ce qui concerne les services aériens à l'intérieur de la province et les services aériens à destination et en provenance de l'extérieur de la province, du point de vue de son domaine d'intérêt. La possibilité d'utiliser un service d'avions à réaction affrétés était certainement un point très important pour lui. Le témoignage de M. Schmeichel a fourni une certaine indication des possibilités et du développement actuel de l'industrie minière.

Allen Robson Garden. Un associé de la firme d'avocats McPherson, Leslie & Tyerman. Le témoin est le conseiller juridique de la firme Uranerz Exploration and Mining Limited, à Saskatoon. Son témoignage a fourni au Comité une meilleure perspective des activités de recherche et d'extraction minières. Parmi les services aériens dont Uranerz a besoin, le témoin a souligné qu'il était important de pou-

The applicant called the following witnesses:

William Elliot. Co-owner of Senster Limited, an engineering and manufacturing company which produces, at Saskatoon, electronic scales offered for sale "all over North America". The company must be ready to make service calls. Mr. Elliot's concern was that on short notice, fast charter service to points outside the Province be readily available.

Brian Gale. Regional consultant at Saskatoon with the Provincial Department of Trade and Commerce. Mr. Gale "works with the manufacturing and resources companies in the Province". He has noted an expansion within the existing industries and the coming into the Province of some new ones recently. "There is no doubt that there is to be an increase in manufacturing." As to the retail enterprises in the Saskatoon area "we are at present experiencing three to four new businesses in that sector every week for the past eight to ten months".

Dale Schmeichel. Public Relations Manager for the Saskatchewan Mining and Development Corporation, a Crown Agency involved in the exploration and the development of hard rock minerals in the Province. Mr. Schmeichel's evidence dealt with mining activities. He expressed his concerns in respect of air service within the Province and air service to and from outside the Province as these are seen from his centre of interest. The availability of a charter jet service was definitely a matter of great importance to him. Mr. Schmeichel's testimony has provided some indication of the possibilities and of the current development of the mining industry.

Allen Robson Garden. A partner in the law firm of McPherson, Leslie & Tyerman. The witness is associated with Uranerz Exploration and Mining Limited, at Saskatoon, acting as in-house counsel. His testimony has provided the Committee with a better perspective of the exploration and mining activities. Among the air service requirements of Uranerz, the witness stressed the importance of availability of a char-

voir utiliser un service d'avions à réaction affrétés ayant sa base en Saskatchewan, plus particulièrement pour les liaisons avec l'extérieur.

John Quillelan. Directeur des "Achats, matériaux et services" de la Key Lake Mining Corporation, une firme qui a son siège à Saskatoon et qui est en train d'ouvrir une mine d'uranium à Key Lake. Parmi ses fonctions, il doit s'occuper des transports. Notre attention a été de nouveau appelée sur le besoin, qui n'est pas actuellement satisfait, d'un service d'avions d'affaires, à réaction, à Saskatoon. À quatre reprises dans les douze derniers mois environ, sa firme a dû obtenir ce genre de service à Calgary et il lui en a coûté plus cher.

Walter Edward Gendall. En tant qu'agent de voyages, M. Gendall estime qu'un service d'avions d'affaires à réaction affrétés ayant sa base à Saskatoon serait nécessaire en Saskatchewan... pour les gens qui désirent se rendre rapidement de la Saskatchewan vers d'autres points." Une utilisation possible qu'il envisage pour un tel service serait des excursions à Las Vegas.

Gordon Wallace. M. Wallace est un pourvoyeur installé à La Ronge. Il voudrait voir un système par lequel des touristes américains seraient transportés en avion à réaction jusqu'à La Ronge. Il nous a décrit la promotion et la vente d'un voyage à forfait qui serait vendu par les pourvoyeurs de la Saskatchewan au départ de Denver et de Minneapolis. Le témoin a insisté sur le fait que la durée du voyage serait considérablement réduite, ce qui compenserait le coût de transport plus élevé.

Sheila Olson. Présidente de la Northern Outfitters Association, qui comprend de 110 à 135 pourvoyeurs, Mme Olson exploite également un camp à Hunter's Bay, avec deux camps desservis par avion, à 40 milles environ à l'est de La Ronge. Soixante-quinze pour cent des clients à Hunter's Bay viennent des États-Unis. Le tiers des clients arrivent à Hunter's Bay par des avions affrétés qui atterrissent à La Ronge.

Le témoin a déclaré:

> Je suis venue témoigner ici parce que c'est la politique de l'Association d'appuyer toute requête qui améliorerait le service (aérien).

ter jet service, more particularly as a link with the outside, based in Saskatchewan.

John Quillelan. Manager of "Purchasing, Materials and Services" for the Key Lake Mining Corporation which has its head office at Saskatoon and is developing an uranium mine at Key Lake. Arranging for transportation is among his duties. Our attention was again called to the need, which is not being met at present, of an executive jet charter service at Saskatoon. On four occasions in the last year or so his Corporation has had to obtain that sort of service from Calgary at greater cost.

Walter Edward Gendall. As a travel agent Mr. Gendall sees "a need in Saskatchewan for an executive charter jet service based at Saskatoon .... for people who wish to commute from Saskatchewan to elsewhere". One possible utilization he foresaw for such a service is for tours to Las Vegas.

Gordon Wallace. An outfitter at La Ronge, Mr. Wallace looks to a system whereby American tourists would be carried by jet to La Ronge. He described the promotion and sale of such a scheme as a package deal to be offered by Saskatchewan outfitters from Denver and Minneapolis. The witness insisted that the time factor, which would be considerably reduced, would compensate for higher transportation costs.

Sheila Olson. President of the Northern Outfitters Association which is comprised of 110 to 135 outfitters, Mrs. Olson also operates a camp at Hunter's Bay, with two fly-in camps, some forty miles east of La Ronge. Seventy-five percent of the customers at Hunter's Bay come from the United States. One-third of the customers come to Hunter's Bay by chartered aircraft arriving at La Ronge.

The witness stated:

> The basis for my testimony here is that it's the Association's policy to support any application that would improve (air) service.

Le dialogue ci-après montre comment les pourvoyeurs aimeraient que les choses se passent:

Q. En ce qui concerne le transport des touristes jusqu'à La Ronge et au-delà, que pense votre Association des installations et services actuellement disponibles?

R. L'Association estime que la situation actuelle est inadéquate en ce qui concerne la venue des pêcheurs et des chasseurs.

Q. En ce qui concerne spécifiquement l'industrie du transport aérien, en quoi votre Association estime-t-elle que le service est actuellement inadéquat...?

.....
.....

R. Le facteur temps est la principale raison, et il en a été question tout à l'heure. Pour venir ici, il faut actuellement au moins quatre jours par les services aériens commerciaux.

Q. Pour des voyageurs qui viennent d'où?

R. Eh bien, de Minneapolis, Denver, Kansas City, ce sont là les trois principales régions d'où il faut au moins deux jours de "temps de vol" pour venir ici.

.....
.....

Q. Et, plus particulièrement, votre Association estime qu'une nouvelle expansion des services aériens d'affrètement à Saskatoon, par exemple, aiderait votre Association?

R. Oui, cela nous aiderait. Nous pourrions aussi faire affaire avec des services d'avions affrétés aux États-Unis. Cependant, à notre point de vue, il serait plus commode pour nous, il serait plus facile pour nous, de promouvoir nos affaires si nous pouvions travailler avec des services d'affrètement plus près de nous. Lorsqu'il faut utiliser des avions affrétés et lorsque vous demandez à vos clients d'organiser leurs propres vols d'affrète-

The following exchange indicates what the outfitters would like to see happening:

Q. Now, dealing with transportation of tourists to the La Ronge and beyond area, how does the Association as a whole feel about the facilities that are presently available?

A. The Association feels that the current situation is inadequate in terms of bringing fishermen and hunters in.

Q. Dealing specifically with the air transport industry, in what manner does your Association feel that it is presently inadequate?

.....
.....

A. The basic reasons are time factor and this was discussed earlier. We are now looking at at least four days' travel time for people to fly in and out commercially.

Q. That will be to be travelling from where?

A. Okay, well, Minneapolis, Denver, Kansas City, those are the three major areas where we're looking at two days' flying time.

.....
.....

Q. And more specifically would your Association think that the further expansion of the charter service in Saskatoon, for example, would be of assistance to your Association?

A. Yes, it would. It would also be possible for us to deal with charter services from the U.S. It would be from our standpoint more convenient for us, it would be easier for us to promote our business if we could work with the charter services closer to us. When you're dealing with charter services and you're asking customers to arrange their own charters, a lot of them simply don't want to be bothered with it. If you present them with

ment, beaucoup d'entre eux simplement ne veulent pas s'en occuper. Si vous leur présentez le forfait complet, y compris le transport du début jusqu'à la fin, c'est plus facile à vendre.

Q. Je vois. Pensez-vous que le coût, car je pense que nous savons tous qu'un voyage par avion d'affaires à réaction coûterait plus cher qu'un voyage par avion de ligne régulière ordinaire, pensez-vous que cela pourrait poser un problème pour les touristes qui visitent le nord de la Saskatchewan?

R. À notre avis, la plupart des gens qui prennent l'avion s'intéressent plus au temps gagné qu'au coût du transport.

Q. Je vois. Alors, en d'autres termes, je crois comprendre que vous estimez que les cent ou deux cents dollars de plus, suivant le cas, n'empêcheraient pas les gens d'utiliser ce genre de service?

R. D'après ma propre expérience, non.

Lors d'un contre-interrogatoire, Mme Olson a répété l'opinion qu'elle avait exprimée précédemment pour le compte de l'Association.

Ville de Saskatoon. Deux témoins ont été entendus au nom de la ville de Saskatoon: son Honneur le Maire Clifford Emmerson Wright et M. David Ross Fairlie, Directeur du développement industriel de la ville.

Répondant à des questions qui lui étaient posées, le Maire a dit ce qui suit:

Q. Votre Honneur, savez-vous de quoi il s'agit dans la requête dont les membres du Comité sont saisis?

R. Je sais de quoi il s'agit, oui. Je ne suis pas un expert dans le domaine des compagnies aériennes d'affrètement, mais je connais certainement la requête de base.

.....
.....

Q. ....cette question de services aériens additionnels et de l'expansion des ser-

the whole package, including all transportation from beginning to end, it's an easier thing to sell.

Q. I see. Do you feel that the cost factor, I think that we all realize that the cost factor of the executive jet would be somewhat higher than the ordinary scheduled airline, do you feel that this would be a problem to the tourists that visit northern Saskatchewan?

A. I think we find that most of the people that fly are more concerned with the time rather than the cost factor.

Q. I see. So, in other words, I take it that you feel that the additional hundred or two hundred dollars, as the case might be, would not stop people from using that type of service?

A. Not from my experience, no.

Mrs. Olson reiterated under cross-examination the views she had expressed earlier on behalf of the Association.

City of Saskatoon. Two witnesses were heard on behalf of the City of Saskatoon: His Worship Mayor Clifford Emmerson Wright and Mr. David Ross Fairlie, Industrial Development Manager for the City.

In direct examination, the Mayor made the following statement:

Q. Your Worship, are you aware of the basic nature of the Application before the Members of the Committee?

A. The basic nature, yes. I am not an expert in charter airlines but I am aware of the basic application, yes.

.....
.....

Q. ....has this matter of further and additional airline service, transport service

vices de transport a-t-elle été soulevée au sein du Conseil de la ville de Saskatoon?

R. J'ai moi-même soulevé la question lors de la réunion de lundi soir et, à cette occasion, j'ai informé le Conseil de la teneur de la requête, au mieux de ma connaissance, et je lui ai demandé des instructions en ce qui concerne la position de la ville de Saskatoon. Aucune résolution officielle n'appuyant la requête n'a été adoptée, mais le Conseil m'a donné pour instruction d'assister à l'audience et d'y faire les commentaires que je jugerai être dans l'intérêt de Saskatoon.

Q. Monsieur, je vous serais reconnaissant de faire les commentaires que vous jugez appropriés.

R. Eh bien, je commencerai mes observations en disant que je sais qu'il y a deux interventions dans le cas présent, notamment par une entreprise locale bien établie, et je voudrais dire que je ne suis pas venu ici à la légère et que je ne fais pas cette déclaration sans avoir bien réfléchi à la question. J'estime que la ville de Saskatoon, dans les quelques prochaines années, aura la possibilité de bénéficier d'un type de développement industriel que nous n'avons pas connu jusqu'à présent et que la possibilité pour nous de participer à ce développement dépendra dans une large mesure de la capacité des transporteurs aériens locaux à desservir le nord de la Saskatchewan à partir de Saskatoon. Je pense que si nous n'avons pas la capacité que demande l'industrie, nous perdrons cette occasion, et d'autres villes dans d'autres provinces en profiteront. Je connais la requête qui a été faite, en particulier en ce qui concerne le service par avions à réaction, le service par avions à réaction affrétés. J'estime que c'est un service qui est certainement viable dans les circonstances actuelles, qu'un tel service serait nécessaire ici, et j'estime que dans les quelques prochaines années nous en aurons besoins encore plus qu'aujourd'hui.

been raised with your Council of the City of Saskatoon?

A. The matter was raised by myself at the meeting on Monday night, at which time I advised Council to the extent of my personal knowledge of the Application and requested Council's direction in respect to the position of the City of Saskatoon. There was no formal resolution of endorsation adopted but Council did instruct that I attend the hearings and that I make such comments as I may feel are in the interest of Saskatoon at this meeting.

Q. And I would appreciate it if you would make the comments that you feel appropriate, sir.

A. Well, if I can preface my remarks, to start with, I am aware that there are two interventions in this case: an intervention in one particular instance by a well established local business and I don't make this appearance or my statements lightly or without giving due consideration to that matter. It is my belief that the City of Saskatoon over the next few years will have the opportunity of a type of industrial development that we have not herebefore had and that our ability to take part in that development will in a large measure depend upon the ability of the local air carriers to service Northern Saskatchewan out of Saskatoon. I feel that if we do not have the capacity that the industry demands that we will lose that opportunity to other cities in other provinces. I am aware as well of the Application in particular with respect to the jet service, charter jet service. I believe that it is a service that is certainly now, under our present circumstances, viable and would provide a service that is needed here and in the next few years, in my opinion, will be needed even more than at the present time.

Q. Merci monsieur. Si vous voulez développer vos observations, je ne voudrais pas vous limiter.

R. Monsieur le Président, Messieurs les Commissaires, notre position principale est que nous voulons qu'il y ait suffisamment de capacité d'affrètement à Saskatoon afin de ne pas perdre l'occasion d'obtenir des industries de services qui s'implanteraient ici et afin que nous ayons l'occasion de disposer d'arguments de vente pour le développement de notre province.

Il convient de noter les échanges suivants durant le contre-interrogatoire:

Q. Vous avez paru préoccupé par une capacité insuffisante à Saskatoon. Savez-vous quelle est aujourd'hui la capacité offerte par les services d'affrètement et les services réguliers ici?

R. Eh bien, je connais les firmes qui ont un service d'affrètement au départ de Saskatoon. Je connais le type de service d'affrètement et les permis d'affrètement qu'elles possèdent. Bien entendu, je ne connais pas les détails précis, le nombre d'avions dont les unes ou les autres peuvent disposer pour assurer le service.

Q. Et savez-vous si elles font suffisamment d'affaires aujourd'hui pour justifier le matériel qu'elles possèdent?

R. Je suppose que oui, sinon elles ne seraient pas ici.

Q. Vous ne savez pas quel est le niveau du marché actuellement?

R. Non, mais je crois beaucoup aux lois de l'économie de marché et je pense que si le niveau de la demande n'était pas suffisant le service n'existerait pas.

Q. Vous pensez qu'elles s'en iraient?

R. C'est cela.

Q. Cependant, il y tout juste quelques instants vous avez dit que vous pensiez qu'un service par avions à réaction serait viable ici?

Q. Thank you, sir. If you wish to enlarge on it, I don't wish to restrict you.

A. I think, Mr. Chairman, Commissioners, our major position is that we want to see sufficient charter capacity in Saskatoon so we will not lose opportunities for service industries that will be located here and will have an opportunity to sell for our own province's development.

The following exchange during cross-examination should be noted:

Q. Well, you seem to express a concern about insufficient capacity in Saskatoon. Do you know what the capacity is right now in terms of charter services and scheduled service here?

A. Well, I am aware of the firms that have charter service out of Saskatoon. I am aware of the types of charter service, charter licences that they have. I am not of course aware of the definitive details, the number of aircraft that any one of them can make available to provide that service.

Q. And do you know if they are getting sufficient business now to justify what they have?

A. I assume they are or they wouldn't be here.

Q. But you don't know what the level of the market is right now?

A. No, I am a great believer in the market place and I would think that if the level of service wasn't there then the service wouldn't be there.

Q. That they would pull out?

A. That's right.

Q. Yet you just a moment ago said you thought the jet service was viable here?

R. Oui

Q. Comment pourrait-il être viable si vous ne savez pas quels sont les services existants?

R. Eh bien, dites-nous quels sont les services par avions à réaction existants?

Q. Je présume que vous parlez de services d'avions à réaction, de services d'avions à réaction affrétés?

R. C'est cela.

Q. Et vous avez dit que vous pensiez qu'un tel service serait viable?

R. C'est cela.

Q. Cependant, vous m'avez-dit que vous ne saviez pas quelle était la capacité actuelle sur le marché, aussi comment un tel service pourrait-il être viable et comment pouvez-vous savoir qu'il sera viable?

R. De nouveau, je crois beaucoup aux lois de l'économie de marché et au respect des entrepreneurs pour l'économie de marché. Comme je l'ai dit, j'estime personnellement qu'un service par avions à réaction affrétés à Saskatoon serait viable. Le fait qu'il y a des gens disposés à investir leur argent pour cela me fait penser que j'ai raison.

David Ross Fairlie. Le témoin a fourni le résumé ci-après du développement économique en cours à Saskatoon:

R. ...J'ai préparé juste un bref résumé décrivant certaines activités qui sont intervenues dans la ville depuis 1978. Je pense qu'il faut dire que Saskatoon vient de connaître une croissance sans précédent, une croissance qu'elle n'avait pas connue depuis longtemps.

Par exemple, le montant des permis de construire accordés cette année s'élèvera probablement à $250 millions au total le 31 décembre, alors qu'il n'était au total que de

A. I did.

Q. How could it be viable if you don't know what the existing services are?

A. Well, what existing jet services are there?

Q. I presume you are talking about jet, chartered jet service?

A. Right.

Q. And your comment was that you thought it was viable?

A. Right.

Q. And yet you have told me that you don't know what the capacity is right now in the market, so, how could it be viable or how would you know whether it is going to be viable?

A. Again, I am a great believer in the market place and the entrepreneurs' respect for the market place. As I say, I express a personal belief that the charter jet service in Saskatoon would be viable. The fact that there are people prepared to put their own money on that fact leaves me to believe that I am correct.

David Ross Fairlie. The witness has provided this summary of the development occurring in Saskatoon:

A. ....I have prepared just a quick synopsis of some of the activity that has occurred in the City since 1978. I think it must be stated that Saskatoon has just gone through an unprecedented growth that has not been experienced for some time.

For example, the building permits this year will probably be $250 million by the end of December 31st as opposed to a total of $153 million for last year, 1978. And I do

$153 millions l'an dernier, en 1978. Je pense que ce sont là des résultats sans précédent pour ce genre de croissance.

Q. L'année 1978 était-elle aussi considérée comme une bonne année?

R. 1978 était une bonne année, mais pas aussi bonne que 1977.

Q. Très bien.

R. Mais l'impulsion et les forces qui causent cette activité économique n'existaient pas en 1977. Elles ont commencé à entrer en jeu en 1978 et certainement en 1979. Si je puis vous donner quelques exemples.

Q. Je vous en prie.

R. À la fin de 1978, cinq firmes ayant leur siège social à Saskatoon étaient directement ou indirectement liées à une des compagnies pétrolières multinationales, directement sous forme de compagnie pétrolière ou par l'intermédiaire des recherches d'uranium.

À la fin de cette année, il y aura au total douze firmes, soit une augmentation de cent pour cent et ces firmes ont fait sentir leur présence dans la ville.

Dans le secteur financier, cinq nouvelles institutions financières n'étaient pas présentes ici en 1978. Il en va de même avec les centres d'achat, les hôtels, la superficie des immeubles de bureau, les entrepôts. La ville voit en moyenne deux nouvelles entreprises environ se créer par semaine. Il faut reconnaître que ces entreprises sont pour 90 pour cent des entreprises de détail, des grossistes, des affaires commerciales, et que 95 pour cent d'entre elles sont des petites entreprises. Mais je pense qu'il est important de noter qu'il y a en moyenne deux nouvelles entreprises qui se créent chaque semaine.

Quant aux services aériens, le témoin a répondu ce qui suit à une question qui lui était posée par l'avocat du requérant:

Q. Je vais vous poser une question précise: d'après votre expérience en tant qu'administrateur du développement indus-

think that is unprecedented in terms of that type of growth.

Q. And was 1978 considered a good year as well?

A. 1978 was a good year but not as good as '77.

Q. Okay.

A. But the impetus and the forces that are causing the economic activity are starting to come into play, were not there in 1977, for 1978 and definitely 1979. If I might give you a few examples.

Q. Please.

A. At the end of 1978 there were five firms that had offices in the City that were either directly or indirectly tied in with one of the multi-national oil companies, directly as an oil company or through uranium exploration.

The end of this year there will be a total of twelve firms, a hundred per cent increase and those firms have established their presence in the City.

In the area of financial community there will be five new financial institutions here that were not here in 1978. The same with the shopping centres. The hotels, the amount of square footage coming on in office complexes, warehouse complexes, the City is averaging approximately two new business starts per week. Keep in mind that those businesses, 90 per cent of them are retail, wholesale, commercial and 95 per cent of them are small but I think it is significant to note that it is averaging two new businesses per week.

As to air service, the witness replied as follows to the question put to him by counsel for the applicant:

Q. I will put a specific question to you: based on your experience as an industrial development officer, have you any

triel, avez-vous des observations à faire au sujet du type de demande que ce développement va susciter pour les services aériens à destination et en provenance de Saskatoon?

R. Eh bien, la demande viendra des compagnies nationales et internationales qui se sont installées en ville l'an dernier, quelle qu'en soit la raison, mais la plupart d'entre elles cherchent à établir une présence ici. Une des plaintes qui m'a été signalée est qu'il est difficile de venir à Saskatoon et d'en partir, en particulier pour les firmes de New York, à un degré moindre pour les firmes de Californie, mais même pour les firmes de l'est du Canada. Je veux parler des personnes occupant des postes de haute responsabilité. Lorsque nous avons l'occasion de les rencontrer, elles me demandent si je peux prévoir une amélioration au niveau de services aériens qui faciliteraient les voyages à destination et en provenance de la ville.

Q. Très bien. Je suis sûr que notre estimé ami, M. Sanderson, ne manquera pas de vous questionner sur les détails, mais en tant qu'administrateur du développement industriel, voyez-vous la necessité d'un service d'avions d'affaires à réaction affrétés au départ de Saskatoon ou de la Saskatchewan?

R. Que j'utiliserais?

Q. Non pas d'un service que vous utiliseriez, mais d'un service qui, d'après vous, serait utilisé par les hommes d'affaires en raison du développement en cours?

R. D'après les firmes qui se sont installées ici, et je pense particulièrement aux firmes de pétrole et d'uranium, je pense que cela serait nécessaire pour leurs dirigeants car, voyez-vous, ces firmes n'ont pas leur siège social ici, et par suite ces gens là doivent venir de Houston, Calgary, Toronto, Montréal et Vancouver. Oui, je pense que si le service existait, il serait utilisé.

Ray Fournier. Président de Wings Unlimited, une école de formation au pilotage

comment as to the type of demand that you foresee that this would put on air service both scheduled and chartered in the City of Saskatoon and out of the City?

A. Well, from the number of national and international companies that have come into the City in the past year, for whatever reason, but most of them are looking at the aspect of establishing their presence here, one of the complaints that has been brought to my attention is the difficulty of getting in and out of Saskatoon, especially from the firms from New York, the firms from, to a lesser extent, California, but even Eastern Canada. I am talking of the senior executive calibre, when we do meet with them, one of their complaints has been, do you foresee in fact an upgrading in the level of service being able to fly in and fly out of the City.

Q. All right. Based on again, and I'm sure my learned friend Mr. Sanderson will question you on specifics, but could you see a need from your position as an industrial development officer for a charter executive jet service out of Saskatoon or Saskatchewan?

A. That I would utilize?

Q. Not that you'd utilize, that you could foresee being used in the business community in view of the developments taking place?

A. From firms that have established their presence here, and I am thinking of specifically the oil and uranium firms, I could foresee a need for their chief executive officers -- mind you, these are not Head Offices here -- and as a result they either fly in to Houston, Calgary, Toronto, Montreal and Vancouver. And, I do believe if it was available, yes, it would be utilized.

Ray Fournier. President of Wings Unlimited, a flying training school at Saskatoon airport,

installée sur l'aéroport de Saskatoon, et de Ray's Flying Services Limited, une société d'aviation actuellement inactive. M. Fournier a fait un bref historique des services d'avions affrétés à Saskatoon jusqu'à l'époque où il a vendu à Miksoo Aviation Limited la partie de son entreprise relative à des services de Classe 4, Groupes A, B et C. Après avoir décrit, du point de vue du client, le processus d'amélioration d'un groupe à l'autre, il a fait observer ce qui suit:

> Ainsi, c'est une histoire d'amélioration. Lorsque je considère cette requête, c'est une des raisons pour laquelle je pense que tout le monde parle ici d'avions à réaction. Certainement, l'avion à réaction a sa place à Saskatoon, mais, en même temps, je pense qu'il serait ridicule de voir un Groupe C avec un seul avion à réaction et aucun autre service de classe inférieur, parce que c'est comme cela que vous allez amener les gens à utiliser l'avion à réaction.

M. Fournier a indiqué que sa flotte avait grandi d'un appareil à dix-huit avions à l'époque où il s'était débarrassé de son service de Classe 4, en janvier 1975. Pour autant qu'il s'en souvienne, Miksoo Aviation Limited, une compagnie qui était déjà active ailleurs dans la province, ne lui avait acheté qu'un seul appareil dans chaque groupe. Elle avait fait faillite vers septembre 1978.

M. Fournier a répété durant le contre-interrogatoire qu'assez régulièrement dans les derniers mois il avait reçu à son bureau des appels téléphoniques de personnes désireuses d'obtenir un service d'affrètement.

Robert Shaw. Ce témoin ne détient à ce stade, qu'un permis d'école de formation au pilotage et ne détient pas de permis de service aérien commercial. En tant que Directeur de l'exploitation de Miksoo Aviation Limited à Saskatoon, en 1975 et 1976, le témoin décrit la situation à cette époque où Miksoo était le seul exploitant de services d'affrètement dans les Groupes A et C et où Norcanair et Miksoo détenaient tous les deux des licences de Groupe B. À une question lui demandant quelle serait à son avis l'utilisation d'un Cessna 180 à Saskatoon, il a répondu, "il n'aurait aucun problème à voler 500 où 600 heures". Il a également dit qu'il avait reçu quelques appels chaque semaine, dans la première partie de l'année, de personnes désireuses d'obtenir un avion affrété.

and of Ray's Flying Services Limited, a non-active company in the aviation business. Mr. Fournier traced briefly the history of air charter services at Saskatoon up to the time he sold to Miksoo Aviation Limited that part of his business relating to Class 4 operations, Groups A, B and C. Having described, from the customer's point of view, the upgrading process from one Group to another, he remarked:

> So, it's an upgrading thing. Looking at this application, that's one of the reasons I feel everybody is talking jet here. Certainly the jet has got a place in Saskatoon, but at the same time, I think it would be ridiculous to see a Group C with just a jet aircraft and nothing else below because that's how you're going to upgrade the people to it.

Mr. Fournier indicated that his fleet had grown from one to eighteen aircraft to the time he divested himself of his Class 4 operations in January 1975. To the best of his recollection, Miksoo Aviation Limited, a company which was already active elsewhere in the Province, had acquired from him only one machine in each Group. Its bankruptcy occurred around September 1978.

Mr. Fournier reiterated under cross-examination that quite regularly in recent months telephone calls had been received at his office in connection with obtaining charter services.

Robert Shaw. This witness does not hold, at this time, any other commercial air service licence other than one for a flying training school. As Operations Manager for Miksoo Aviation Limited at Saskatoon in 1975 and 1976, the witness described the situation as it was then, Miksoo being the only charter operator in the A and C Groups, Norcanair and Miksoo both holding Group B licences. Asked what utilization he would see for a Cessna 180 at Saskatoon, his reply was that "they would have no problem doing 500 or 600 hours". He also reported that he was receiving a few calls each week, in the first part of the year, to provide charter services.

M. Albert Ethier. Président de la société requérante, qui est la propriété de Albert Ethier Holdings Limited dont lui-même et son épouse sont les principaux actionnaires. Il a commencé à s'intéresser à l'aviation vers le milieu des années 1960 lorsque d'autres compagnies de son groupe ont participé à des travaux de construction dans le grand nord. M. Ethier est un pilote qui possède plusieurs annotations sur sa licence notamment pour le Lear Jet. À l'aéroport de Saskatoon, M. Ethier, ou une société sous son contrôle, possède un hangar de 50 000 pieds carrés connu sous le nom de Hangar n° 2. Albert Ethier Holdings possède un Beechcraft King Air et un Lear Jet, tous deux des avions du Groupe C, et une de ses sociétés possède un Caribou du Groupe D, tandis qu'une autre de ses sociétés, High-Line Construction Company, possède un DC-3, un avion du Groupe D. Dans son témoignage, M. Ethier a dit qu'il avait reçu et reçoit actuellement des demandes de services aériens portant la plupart sur des avions du Groupe C, c'est-à-dire le King Air et le Lear. Selon lui, ces demandes de services sont assez fréquentes, souvent tous les jours ou tous les deux jours, et la plupart des demandeurs désirent se rendre dans le sud des États-Unis. M. Ethier a dit que, dans une seule journée:

> Nous avons reçu un appel d'Uniroyal, qui voulait aller à Toronto, et de Potash (Corporation of) Saskatchewan qui voulait aller au Minnesota et à Denver et du gouvernement de la Saskatchewan qui désirait aller à Rochester.

M. Ethier a déclaré que les personnes qui se renseignaient au sujet d'un service estimaient que le coût d'un Lear Jet était assez acceptable.

Dans sa requête, High-Line a mentionné un Cessna 182 dans le Groupe A, un Baron-55 dans le Groupe B et un Beechcraft King Air et un Lear Jet dans le Groupe C. En ce qui concerne l'utilisation, M. Ethier prévoit 500 heures de vol payantes pour le Groupe A. Le témoin prévoit 700 heures payantes pour le Baron-55. Selon M. Ethier, d'après les antécédents et les antécédents de Miksoo Aviation, et d'après la croissance économique de la collectivité, 700 heures est un chiffre très réaliste. High-Line envisage une utilisation de 700 heures pour le Beechcraft King Air. Un des avions de High-Line, le King Air, est actuellement donné en location à la Key Lake Mining Company; cette location sera annulée dès que High-Line aura obtenu un per-

Mr. Albert Ethier. President of the applicant company which in turn is owned by Albert Ethier Holdings Limited of which he and his wife are the principal shareholders. His involvement with aviation began in the mid-sixties when other companies of his group were involved in construction in the High Arctic. Mr. Ethier is a pilot holding various endorsements including Lear Jet. At Saskatoon airport Mr. Ethier, or a company under his control, owns a 50,000 square foot hangar known as Hanger No. 2. Albert Ethier Holdings owns a Beechcraft King Air and Lear Jet, both Group C aircraft, and one of his companies owns a Caribou in Group D while another of his companies, High-Line Construction Company, owns a DC-3, a Group D aircraft. Mr. Ethier testified that he has received and is currently receiving requests for air services mostly for the Group C aircraft, the King Air and the Lear. According to Mr. Ethier's testimony, these requests for service are quite frequent, often daily to every second day with most of the inquirers wanting to go to the southern U.S.A. Mr. Ethier advised of an informal survey which in one day -

> We had a call from Uniroyal, they wanted to go to Toronto and Potash (Corporation of) Saskatchewan wanted to go to Minnesota and Denver and the Saskatchewan Government wanted to go to Rochester.

Mr. Ethier declared that those persons inquiring about service found the cost of a Lear Jet quite acceptable to them.

In their application, High-Line had referred to a Cessna 182 in Group A, a Baron-55 in Group B and a Beechcraft King Air and Lear Jet in Group C. In respect of utilization Mr. Ethier projected 500 revenue hours for the Group A. The witness foresees 700 revenue hours for the Baron-55. Mr. Ethier testified that from past records, from the records of Miksoo Aviation and from the growth in the community, he felt 700 hours was a very realistic figure. High-Line projects a utilization of 700 hours on the Beechcraft King Air. High-Line now has one aircraft, a King Air, under lease to Key Lake Mining Company; this lease to be cancelled upon receiving a licence. In its application, High-Line showed an estimated 600 revenue hours for the

mis. Dans sa requête, High-Line fait une estimation de 600 heures payantes pour le Lear Jet. Dans son témoignage, M. Ethier a indiqué que ces heures payantes avaient été établies d'après une enquête officieuse et en prévoyant de faire preuve d'agressivité dans la commercialisation du service. En ce qui concerne son enquête et ses méthodes de commercialisation, M. Ethier a déclaré:

> Nous sommes parvenus à ces heures payantes surtout d'après notre enquête officieuse. Je suis sûr que nous pourrions les réaliser, et même plus. En parlant aux gens de la ville, aux hommes d'affaires dans la ville, aux firmes locales, ces heures peuvent être réalisées et, bien entendu, il faudra faire de la promotion. Il faut frapper aux portes, vous ne pouvez pas rester assis dans votre bureau avec juste une petite annonce dans les pages jaunes et vous attendre à obtenir un large marché dans ce domaine. Il faut sortir et frapper aux portes.

M. Ethier a également déclaré qu'il avait l'intention d'utiliser du personnel pour commercialiser son service d'une manière professionnelle.

M. Ethier nous a dit qu'il n'avait pas encore acheté d'avions du Groupe A ou du Groupe B. Il envisage que les avions du Groupe A desserviraient le secteur local, quelques secteurs septentrionaux, mais il hésiterait à envoyer un monomoteur au nord de La Ronge; les avions du Groupe B, d'après le témoignage de M. Ethier, seraient utilisés pour la plupart dans le nord de la Saskatchewan, les principaux points étant La Ronge, Stoney Rapids, Uranium City, Key Lake, Cluff Lake et Cumberland House, et les avions du Groupe C seraient utilisés pour la plupart pour desservir des points au nord de la Saskatchewan tels que La Ronge, Uranium City et Key Lake et des points dans le sud des États-Unis. M. Ethier a déclaré que son Lear Jet était certifié et équipé pour atterrir sur des pistes en gravier.

En réponse à des questions posées par l'avocat de Norcanair, M. Ethier a reconnu qu'aucune des lettres d'appui ne s'était engagée quant aux heures de vol et qu'il n'avait pas cherché à obtenir une garantie quant au nombre d'heures d'utilisation. En réponse à une question de l'avocat de Norcanair portant sur le fait que la requête actuelle prévoyait un nombre

Lear Jet. Mr. Ethier testified that these revenue hours were arrived at by an informal survey and his aggressive approach to marketing this service. In respect to his survey and marketing approach, Mr. Ethier told us -

> Those revenue hours again were basically figured in our informal survey. I'm sure it would be achieved, if not higher. By talking to local people, local businessmen, local firms, these hours can be achieved and, of course, through promotion. You have to knock on doors, you can't expect to sit in an office with just a little (spot) in the yellow pages and expect a big market in these things, you've got to go and knock on doors.

Mr. Ethier stated also that he intended to have a staff to market their services in a professional way.

Mr. Ethier advised us that neither the Group A nor B aircraft had yet been acquired. He foresees the Group A aircraft serving the local area, a few northern areas, but would hesitate to send a single engine plane north of La Ronge; the B aircraft, according to Mr. Ethier's testimony, would be utilized mostly in northern Saskatchewan with the major points being La Ronge, Stoney Rapids, Uranium City, Key Lake, Cluff Lake and Cumberland House with the Group C aircraft being used mostly to northern points such as La Ronge, Uranium City and Key Lake and to points in the southern U.S.A. Mr. Ethier declared that his Lear Jet is certified and equipped to land on gravel strips.

In answer to questions by counsel for Norcanair, Mr. Ethier agreed none of the letters of support had made a commitment as to hours and that he had not sought a guaranteed number of hours of use. In reply to counsel for Norcanair as to the lower projections of revenue hours in the current application than those stated in the 1978 submission, Mr. Ethier stated

d'heures payantes inférieur à celui indiqué dans la requête de 1978, M. Ethier a déclaré que les prévisions soumises en 1978 se fondaient sur le fait que High-Line serait le seul transporteur. M. Ethier a dit qu'il n'avait pas calculé quelle part du trafic prévu était représentée par du trafic existant qui serait détourné des autres transporteurs.

M. Phelan: Le trafic que vous prévoyez est-il du trafic nouveau, jamais encore desservi, ou s'agit-il de trafic existant?

M. Ethier: Une certaine partie de ce trafic est du trafic existant, mais il y a aussi beaucoup de nouveau trafic.

M. Phelan: D'où ce trafic nouveau vient-il?

M. Ethier: Il existe beaucoup de nouveau trafic qui peut venir de Saskatoon, comme nous le savons tous. Il suffit d'aller le chercher. Il faut faire la promotion voulue, fournir le service voulu et vous pouvez obtenir votre marché.

À l'appui de son intervention, Norcanair a fait témoigner M. Merv. Samborsky, responsable des questions de réglementation.

Celui-ci a décrit le service régulier Norcanair et le service d'affrètement Norcanair, la flotte d'avions utilisés ainsi que les installations de Saskatoon. M. Samborsky a indiqué quels étaient les avions Norcanair disponibles à Saskatoon pour le service d'affrètement. Dans le Groupe B, un Navajo PA-31 et un Seneca, dans le Groupe C, un Merlin 2-B. Norcanair exploite des avions du Groupe B à Saskatoon depuis environ dix ans. Elle exploite des avions des Groupes D et E depuis huit et dix ans respectivement et des avions du Groupe C depuis juillet 1979. Le témoin a déposé une pièce concernant l'utilisation des avions du Groupe B à Saskatoon durant la période novembre 78 à novembre 79, les heures payantes s'élevant à $11 667 par mois pour un revenu annuel de $140 000. Il a comparé ce résultat avec les attentes de High-Line qui prévoit réaliser 700 heures la première année et 1050 heures la deuxième année, pour un revenu annuel de $168 000 et $252 000 respectivement. En ce qui concerne le Groupe C, Norcanair prévoit environ 447 heures par an et

that the estimates submitted in 1978 had been based on High-Line being the only carrier. Mr. Ethier testified that he had not calculated how much of the projected traffic is existing traffic and would be diverted from other carriers.

Mr. Phelan: Now, is this traffic that you're projecting new traffic, never been served before, or is this existing traffic?

Mr. Ethier: A certain amount of existing but a lot of new traffic.

Mr. Phelan: Where is this new traffic coming from?

Mr. Ethier: There's a lot of new traffic that can be picked up in Saskatoon, as we all know. You just have to go out and get it. You have to have the right promotions and give the right service and you can get your market going.

In support of its intervention, Norcanair called its witness, Mr. Merv Samborsky, who is in charge of its regulatory affairs.

He described the Norcanair scheduled service and the Norcanair chartered services, the fleet of aircraft utilized, the facilities at Saskatoon. Mr. Samborsky identified the Norcanair aircraft available at Saskatoon for its charter service. In Group B, a Navajo PA-31 and a Seneca, in Group C a Merlin 2-B. Norcanair has been operating Group B aircraft in Saskatoon for about ten years. It has been operating D and E aircraft for eight and ten years respectively and Group C aircraft since July 1979. The witness introduced an exhibit concerning Group B utilization in Saskatoon for the period November 1978 to November 1979, revenue hours being $11,667 per month for an annual revenue of $140,000. He compared this result to High-Line's expectations of 700 hours for its first year and 1,050 hours for its second year, to yield respectively $168,000 and $252,000. In respect of Group C, Norcanair projects around 447 hours per year for a projected revenue of $207,348. The applicant's own estimate is 1,300 hours for the first year and 1,750 for the second year, yielding

un revenu de $207 348. Le requérant prévoit de réaliser 1 300 heures la première année et 1 750 heures la deuxième, pour un revenu de $805 000 la première année et $1 032 500 la deuxième année, ce qui représenterait sa part du marché.

Le témoin a déposé la pièce N4 qui indique le nombre de sièges affrétés hebdomadaires disponibles entre Saskatoon et Collins Bay, Cluff Lake et Key Lake, et qui sont utilisés essentiellement pour la rotation du personnel, le fret périssable ou urgent, la poste aérienne et les journaux. Un avion F-27 est utilisé à cet effet, la base de l'affrètement étant:

> Ces avions sont affrétés par des gens qui ont des exploitations en ces emplacements. Ils paient pour ces vols et ceux-ci sont effectués les jours de la semaine où ils en ont besoin.

Norcanair a déposé la pièce N5 qui indique le trafic d'affrètement dont elle a bénéficié pour ses avions des Groupes B et C à partir de sa base de Saskatoon. La plupart des déplacements sont effectués à l'intérieur de la province de la Saskatchewan et la plupart pour des destinations situées au nord de Saskatoon, un nombre moins important de déplacements étant effectués vers des points situés à l'extérieur de la province et deux vols vers des points au sud de Saskatoon. La plupart des vols étaient effectués vers des points déjà desservis par des services à taux unitaires.

Lorsqu'on lui a demandé comment pourrait être satisfait tout accroissement de la demande de services d'affrètement à Saskatoon, M. Samborsky a déclaré:

> Lorsque le trafic se développera et pourra rentabiliser même les avions dont nous disposons ici à l'heure actuelle, Norcanair pourra certainement ajouter d'autres avions dans les Groupes B et C et répondre à la demande.

Norcanair a déposé la pièce N6 qui indique le trafic de passagers et les recettes entre Saskatoon et les collectivités du nord durant la période de novembre 78 à novembre 79. Les recettes se sont élevées à $1 263 174 et 16 724 passagers ont été transportés; soixante pour cent des passagers avaient leur point d'origine à Saskatoon et quarante pour cent dans les collectivités du nord.

$805,000 the first year and $1,032,500 for the second year - as his share of the market.

The witness filed Exhibit N4 which indicates the weekly charter seats available between Saskatoon and the points Collins Bay, Cluff Lake and Key Lake used essentially for crew rotation, time sensitive cargo, transfer of mail and papers. The F-27 aircraft is utilized, the basis of charter being:

> These aircraft are chartered by the people who operate the sites and they pay for those flights and they run on the days which they require them during the week.

Norcanair filed Exhibit N5 indicating the charter traffic it has enjoyed in Groups B and C from its base in Saskatoon. Most of the travel requirement is within the Province of Saskatchewan with most of the trips being north of Saskatoon, a lesser amount of trips were destined to destinations outside of the Province and two trips to south of Saskatoon. Most of the trips were to points already being served by unit toll services.

When asked about satisfying any increase in demand for charter services at Saskatoon, Mr. Samborsky stated -

> When traffic develops and it's able to support even the aircraft that we have here available at the present time, then Norcanair is certainly capable of adding other aircraft to Group B and C and meeting that demand.

Norcanair filed Exhibit N6 indicating passenger traffic and revenue between Saskatoon and the northern communities for the period November 1978 to November 1979. The revenue was $1,263,174 and the number of passengers carried 16,724; sixty percent of these originating in Saskatoon, forty percent in the northern communities.

M. Floyd Glass. Président de Athabaska Airways Limited, a témoigné à l'appui de l'intervention de cette compagnie. Athabaska Airways Limited est une firme qui effectue uniquement des services d'affrètement avec une flotte de 33 avions et 15 hélicoptères. Elle détient à présent des permis de la Classe 4 dans les Groupes A, B et C à partir de bases à Prince Albert, Lac La Ronge, Buffalo Narrows et Île-à-la-Crosse et des permis dans les Groupes B et C à Saskatoon. Athabaska a commencé son exploitation à Saskatoon à la suite de la *Décision n° 5771* au printemps de 1979, exploitant des avions des Groupes A et C sans redevances de mise en place aux termes d'une autorisation spéciale accordée par le Comité des transports aériens en attendant une décision finale.

Mr. Floyd Glass. President of Athabaska Airways Limited, appeared as a witness to support that company's intervention. Athabaska Airways Limited is a firm totally dedicated to charter work with a fleet of 33 aircraft and 15 helicopters. At present it holds Class 4 licences in Groups A, B and C from bases in Prince Albert, Lac La Ronge, Buffalo Narrows and Île-à-la-Crosse and Group B and C in Saskatoon. Athabaska started its operations at Saskatoon subsequent to *Decision No. 5771* in the spring of 1979, operating Groups A and C without positioning charges under special permission granted by the Air Transport Committee pending finalization.

Dans son témoignage, M. Glass a indiqué que dans la période de six mois de juin à novembre 1979, les avions du Groupe B avaient volé en moyenne 39 heures par mois au départ de Saskatoon et les avions du Groupe C en moyenne 12 heures par mois. L'utilisation des avions du Groupe C ne comprend pas le King Air de la firme Athabaska qui est sous contrat avec Amok Corporation. Le contrat avec Amok stipule que si cette firme n'a pas besoin de l'avion et que Athabaska peut l'utiliser pour d'autres vols d'affrètement, avec la permission d'Amok, l'avion est mis à la disposition d'Athabaska. M. Glass a déclaré que Amok utilisait cet avion très fréquemment (4 à 5 jours par semaine) et qu'il n'avait été utilisé que pour 6 ou 8 vols en dehors des besoins d'Amok.

Mr. Glass testified that during the six month period, June to November 1979, utilization out of Saskatoon under Group B averaged 39 hours per month and under Group C an average of 12 hours per month. The Group C utilization does not include Athabaska's King Air which is under contract to Amok Corporation. The contract with Amok allows that should they not require the aircraft and Athabaska have a call for it for other charter work, with their permission, it is made available. Mr. Glass declared that Amok use this aircraft very frequently (4 to 5 days a week) and it has only been used for 6 or 8 trips outside of the Amok requirements.

M. Glass prévoit que la demande de services aériens d'affrètement va augmenter.

Mr. Glass expects the demand for charter air services to increase.

M. Sanderson: M. Glass, d'après les chiffres que vous nous avez donnés pour les avions de la Classe B et les chiffres de Norcan dont nous disposons et qui ont été déposés ici, il semble que lorsqu'on extrapole vos moyennes sur un an, les avions de Classe B pour les deux firmes sont utilisés un peu plus de 900 heures. La requête estime que, pour les mêmes catégories, il existe un marché de 700 heures supplémentaires. Avez-vous une idée quelconque quant à la possibilité d'obtenir 700 heures supplémentaires à Saskatoon?

Mr. Sanderson: The figures, Mr. Glass, that you have given on the Class "B" and Norcan's figures that we have, that were filed here, would show, when one multiplied your averages out to a year, the utilizations between both firms under Class "B" of just an excess 900 hours. The Application here estimates in the same brackets a market out there of an additional 700 hours. Have you any idea where an additional 700 hours would exist in Saskatoon?

M. Glass: Eh bien, c'est difficile de répondre à votre question. J'estime que l'activité des vols d'affrètement au départ de

Mr. Glass: Well, that's difficult to answer. I believe there will be some increased activity in the charter business out of Saska-

Saskatoon augmentera dans une certaine mesure. Je ne sais pas si le total s'élèvera à 700 heures ou non, ou s'il sera même supérieur à ce chiffre. Je pense que seule l'expérience le montrera et je pense que la commission, la Commission des transports aériens qui, dans sa sagesse nous a accordé un permis, a indiqué dans sa décision que nous étions capables de fournir des avions supplémentaires à très bref délai en cas de besoin, et cela reste notre position. Si la demande augmente, nous disposons de suffisamment d'avions pour y répondre, pour répondre à toute demande que nous pouvons prévoir à l'heure actuelle.

toon. I don't know whether it would amount to 700 hours or not or whether it might be more. I think that will only be found out in time and I think the Commission, the Air Transport Commission in its wisdom in granting us a licence, has stated in their Decision, that we were capable of supplying additional aircraft if and when required on very short notice and that's the position we still take. If there is more demand we have sufficient aircraft to back up any demand that we can foresee at the present time.

Quant au service d'avions d'affaires à réaction, l'échange ci-après s'est déroulé:

As to executive jet service, the following exchange took place:

M. Sanderson: D'après votre expérience dans ce domaine et dans cette partie du pays, avez-vous fait une évaluation du marché de Saskatoon quant à la possibilité pratique d'exploiter un service d'avions d'affaires à réaction qui serait assuré par un avion Lear ou un autre avion à réaction de même dimension?

Mr. Sanderson: Now, have you in your experience in this field and in this part of the country, made any assessment of the Saskatoon market as to the feasibility of executive jet type of service that may be explained, provided with a Lear or a similar-sized jet?

M. Glass: Nous avons fait une évaluation à cet égard. Mais je pense que deux ou trois clients nous ont demandé si nous envisagions d'acheter un avion à réaction et, dans chaque cas, nous avons répondu que nous en achèterions certainement un si cela était justifié. Après avoir questionné ces gens quant à l'utilisation qu'ils feraient d'un tel appareil, nous avons constaté que l'utilisation ne justifierait pas l'achat d'un avion de ce type.

Mr. Glass: We have made an assessment as such in that regard. We have had I think two or three of our customers that we have flown here asked us if we were considering the purchase of a jet, and in each case our answer was: we would certainly consider buying one if we thought there was justification. In our questioning these people as to the utilization they would make of such an aircraft we found that the utilization wouldn't justify the purchase of an aircraft of that type.

Décision n° 5771 du C.T.A. en date du 30 mars 1979

A.T.C. Decision No. 5771 of March 30, 1979

De toute évidence, le Ministre des transports a estimé que la situation devait être réexaminée et que de nouveaux faits devaient être portés à l'attention du Comité, plus particulièrement dans le contexte de la situation de croissance économique de la Saskatchewan. Le ministre a demandé que l'on procède à une nouvelle évaluation.

Obviously the Minister of Transport felt that the situation should be re-examined and new facts brought to the attention of the Committee, more particularly in the context of the Saskatchewan economic growth situation. He requested that a new assessment be carried out.

Il est intéressant de donner dans les grandes lignes un résumé de la Décision dont High-Line a fait appel auprès du ministre, dans la mesure

A broad brush summary of the Decision which was appealed to the Minister by High-Line inasmuch as it affected its project, and of

où cette décision affecte les projets de High-Line, et d'indiquer les raisons de cette décision.

En parvenant à cette décision sur les requêtes traitées dans la *Décision n° 5771*, le Comité a surtout cherché à accorder des permis assurant le remplacement de la capacité d'affrètement à Saskatoon, qui était précédemment offerte par Miksoo Aviation Limited avant sa faillite, afin de répondre à la demande d'affrètement d'aéronefs à voilure fixe des Groupes A, B et C. Le Comité estimait que le public de Saskatoon venait juste de voir la faillite du principal fournisseur de services d'affrètement avec des aéronefs pesant moins de 18 000 livres, et qu'il devait prendre beaucoup de précautions avant d'accorder un permis de remplacement afin d'éviter de créer une situation d'offre excessive avec de trop nombreux détenteurs de permis rivalisant sur un marché donné.

Compte tenu de ce qui précède, le Comité a été amené à conclure que puisque la requête de Mitchinson ne faisait pas l'objet d'une opposition et puisqu'un permis de Classe 4, Groupe A, compléterait les permis de Classe 7 de Mitchinson, la commodité du public et la nécessité exigeaient que l'on accède à sa requête.

Étant donné que la proposition de Norcanair d'ajouter un permis de Groupe C à son permis lui permettrait d'offrir au public une ligne complète de services d'affrètement avec des aéronefs des Groupes B, C, D et E, et compte tenu du fait que les services d'affrètement dès maintenant exploités à Saskatoon par Norcanair pourraient contribuer à assurer le succès d'un service d'affrètement de Groupe C, service qui n'a pas été convenablement développé par Miksoo, le Comité a conclu que la commodité du public et la nécessité exigeaient également que l'on accède à la requête de Norcanair.

Le Comité a estimé que bien que les preuves fournies montrent qu'il existe une demande pour des avions Twin Otter à Saskatoon, elles indiquent également un marché limité pour les avions d'affaires des Groupes B et C. Le Comité était d'avis qu'un exploitant de services d'affrètement bien en place, tel que Athabaska, serait mieux placé qu'un nouveau détenteur de permis pour desservir ce marché, compte tenu du fait que, en assurant un service à Saskatoon, il ne dépendrait pas uniquement de la demande locale car une utilisation additionnelle des avions dis-

the reasoning which underlies that Decision, is of interest.

In arriving at its decision on the applications dealt with in *Decision No. 5771*, the primary consideration in the Committee's mind was to licence adequate replacement charter capacity at Saskatoon to handle the charter demand for Groups A, B and C fixed-wing aircraft which had previously been served by Miksoo Aviation Limited before it went bankrupt. The Committee believed that since the public at Saskatoon had just been confronted with the demise of the principal supplier of charter services with aircraft weighing less than 18,000 pounds, it should be careful in its decision granting replacement authority and try to avoid creating a situation of excess supply with too many licensees vying for a given market.

With these considerations in mind, the Committee's assessment of the applications led it to conclude that since Mitchinson's application was unopposed and since a Class 4 Group A authority would complement Mitchinson's Class 7 authorities, public convenience and necessity required the granting of its application.

Since Norcanair's proposal to add Group C authority to its licence would enable it to offer the public a complete line of charter service with aircraft in Groups B, C, D and E and taking into account Norcanair's already established charter operations at Saskatoon which could contribute to ensure the success of a Group C charter operation, one that had not been well developed by Miksoo, the Committee concluded that public convenience and necessity also required the granting of Norcanair's application.

The Committee considered that while the evidence indicated a demand for Twin Otter aircraft at Saskatoon, it also indicated a limited market for Groups B and C executive type aircraft. The Committee was of the view that a well established charter operator such as Athabaska would be in a better position than a new licensee to serve this market, taking into account that, in assuring service at Saskatoon, it would not depend solely on local demand since additional utilization of the aircraft to be available at Saskatoon could be achieved by operat-

ponibles à Saskatoon pourrait être obtenue en assurant des services au départ des autres bases d'affrètement d'Athabaska dans la province.

Le Comité a également retenu en faveur d'une approbation de la requête d'Athabaska le fait que cette entreprise avait conclu un contrat de trois ans avec la société Amok pour la fourniture de services d'affrètement de Groupe C à Saskatoon.

En raison des antécédents des services aériens d'affrètement à Saskatoon, le Comité, dans sa décision, envisageait un environnement où Mitchinson, avec un permis de Groupe A, et Athabaska, avec des permis des Groupes B et C, remplaceraient essentiellement à Saskatoon les avions d'affrètement précédemment fournis par Miksoo. De plus, le service Twin Otter proposé par Norcanair non seulement compléterait le service Beech King Air/Twin Otter proposé par Athabaska dans le Groupe C, mais compléterait également le service d'affrètement actuel avec des avions des Groupes B, D et E à Saskatoon.

Si le Comité avait été saisi à cette époque des preuves additionnelles qui ont été soumises aujourd'hui, sa décision aurait peut-être été différente. Notre décision n'implique aucune critique de la décision précédente. Il ne faut pas la considérer comme la décision qui aurait dû être prise il y a un an, mais plutôt comme une décision qui résulte de notre évaluation de la situation telle qu'elle nous a été présentée un an plus tard.

Notre Décision et les raisons de cette décision

Dans une situation dynamique, la demande de services aériens ne demeure pas immobile. Il est assez évident pour nous qu'il existe en ce moment en Saskatchewan une situation dynamique et qui se poursuivra à défaut de circonstances défavorables que nous ne voyons pas à l'horizon et dont il n'a pas été question lors de l'audience. Bien entendu, un bon principe de réglementation veut que l'on permette à l'aviation commerciale de se développer de manière ordonnée. D'un autre côté, le degré de protection qu'elle exige ne doit pas aller au-delà de ce qui est nécessaire. Si l'on ne touchait jamais à ce qui fonctionne bien, on ne ferait guère de progrès, ou l'on ne progresserait que lentement, quel que soit le domaine d'activités. Dans le contexte tel qu'il se présentait, nos collègues ont peut-être eu raison de ne pas aller plus loin. Toutefois, d'au-

ing out of Athabaska's other charter bases in the Province.

The Committee also retained in favour of approving Athabaska's application the fact that Athabaska had entered into a three-year contract with Amok for the provision of Group C charter services at Saskatoon.

Bearing in mind the history of charter air services at Saskatoon, the Committee by its decision contemplated an environment where Mitchinson with Group A authority and Athabaska with Groups B and C authorities would essentially replace at Saskatoon the supply of charter aircraft previously provided by Miksoo. In addition, Norcanair's proposed Twin Otter service would not only supplement Athabaska's proposed Beech King Air/Twin Otter service in Group C, but would also complement Norcanair's existing Groups B, D and E charter service at Saskatoon.

If the additional evidence submitted to us had been before the Committee, it may be that its decision would have been different. Our decision implies no criticism of the previous one, it should not be seen as the decision which should have been rendered a year ago, rather it is the result of our judgment of the situation as it presented itself to us a year later.

Our Decision and the Reasons Therefor

In a dynamic situation, demand for air services does not stand still. That a dynamic situation exists at this time and will continue in Saskatchewan is quite clear to us, barring adverse circumstances which we do not see on the horizon and which have not been suggested to us at the hearing. It is, for sure, a sound regulatory principle that commercial aviation should be allowed to develop in an orderly fashion. On the other hand, the degree of protection it requires should not go beyond the limit of what is necessary. If "leaving what is well enough alone" was to be the rule of conduct in all circumstances, little progress, slow progress indeed, would be achieved in whatever sphere. In the context as it presented itself to our colleagues, they may have been right in going no further. However, other elements have been

tres éléments ont été portés à notre attention, et ce que nous avons entendu lors de l'audience et notre propre étude nous ont poussé à prendre une orientation moins restrictive.

Après avoir examiné les preuves fournies en ce qui concerne la demande de services d'affrètement avec des avions du Groupe A à Saskatoon, nous ne croyons pas que le potentiel ait été sous-estimé ou qu'il ait changé; il n'y a guère d'indices que cette demande sera stimulée par l'activité économique en Saskatchewan au point qu'il faudrait ajouter un autre transporteur de Groupe A, même si cela signifiait la mise en service immédiate d'un modèle d'avion un peu plus moderne dans cette catégorie d'avions de faible tonnage.

Un nouveau détenteur de permis, Mitchinson, avait juste commencé ses services au moment de notre audience, ayant reçu quelques mois plus tôt son certificat d'exploitation du M.D.T. En raison de ce qui semble être une demande limitée, l'octroi d'un permis à un autre exploitant du Groupe A à Saskatoon pourrait mettre Mitchinson dans une situation telle qu'il devrait fermer ses portes avant d'avoir eu la possibilité de se lancer vraiment en affaires.

Cependant, Mitchinson Flying Service est intervenu, mais il n'a pas témoigné à l'audience. Les faits indiqués dans son intervention devraient, à notre avis, être pris en considération.

Après avoir examiné les preuves quant à la demande de services d'affrètement avec des avions du Groupe B à Saskatoon, nous avons remarqué que la demande semblait demeurer stable, sinon décliner. Avant la faillite de Miksoo, ce détenteur de permis et Norcanair assuraient un service de Groupe B; ce service est également offert par Athabaska.

En 1977, Miksoo a effectué 994 heures payantes sur services d'affrètement du Groupe B à Saskatoon alors que Norcanair a effectué 100 heures payantes dans le Groupe B, soit au total un marché de 1100 heures de vol payantes. Au premier trimestre de 1978, Miksoo a effectué 220 heures payantes dans le Groupe B, une hausse considérable par rapport aux 114 heures payantes indiquées pour la période correspondante de 1977. En 1978, Norcanair n'a effectué que 130 heures dans le Groupe B à Saskatoon.

brought to our attention; what we have heard at the hearings and our study have influenced us to go in a less restricted direction.

Having reviewed the evidence with respect to the charter demand for Group A aircraft at Saskatoon, we fail to see that the potential had been underestimated or that it has changed; there is little indication that this demand will be stimulated by the economic activity in Saskatchewan to the extent that another Group A carrier should be added even if it meant the immediate introduction of a somewhat more advanced model of aircraft in that low-weight category.

A new licensee, Mitchinson, had just started operations at the time of our hearing, having received a few months earlier its M.O.T. operating certificate. In view of what appears to be a limited demand, the licensing of another Group A operator at Saskatoon could place Mitchinson in such a situation that it could have to close its doors without having had a chance to really start its business.

Mitchinson Flying Service Limited did intervene. However, it did not offer evidence at the hearing. The facts stated in that intervention should, in our opinion, be retained.

Having reviewed the evidence as to charter demand for Group B aircraft at Saskatoon, we have noticed that it seems to remain stable if not to decline. Prior to the demise of Miksoo, that licensee and Norcanair provided the B service; it is also being offered by Athabaska.

In 1977, Miksoo reported 994 Group B charter revenue hours at Saskatoon while Norcanair reported 100 Group B revenue hours, for a total market of 1100 revenue hours. During the first quarter of 1978, Miksoo reported 220 Group B revenue hours, up substantially from the 114 revenue hours reported for the corresponding period in 1977. In 1978, Norcanair reported only 130 Group B hours at Saskatoon.

Parlant au nom d'Athabaska, M. Glass a indiqué que durant la période de six mois de juin à novembre 1979, Athabaska a réalisé 225 heures payantes dans le Groupe B à Saskatoon; sur une base annuelle, cela représente environ 450 heures payantes. La preuve soumise par Norcanair (pièce N2) indique que son utilisation annuelle des avions du Groupe B est d'environ 465 heures payantes. En conséquence, il semblerait que la demande pour des avions du Groupe B à Saskatoon ne soit plus que de 1 100 heures environ alors qu'elle était de 1100 heures environ en 1977-78.

Sans divulguer les chiffres que nous avons extraits des rapports financiers qui sont normalement fournis au Comité des transports aériens, chiffres qui sont de caractère privé et confidentiel et qu'il n'est pas dans l'intérêt du public de divulguer, nous tenons à faire observer que les chiffres d'Athabaska et de Norcanair, pris ensemble, permettent d'établir les recettes du Groupe B à Saskatoon, portant pour Athabaska sur une période de quatre mois, de juin à septembre 79, et pour Norcanair sur une période de neuf mois, de janvier à octobre 1979, soit au total treize mois d'exploitation. Durant ces treize mois, ce total correspond à environ la moitié des recettes que le requérant prévoit réaliser dans sa première année d'exploitation. Le requérant pourrait-il réaliser des recettes raisonnablement proches du montant de $168 000 qu'il prévoit de réaliser par an dans le Groupe B à Saskatoon? Sera-t-il en mesure de réaliser 700 heures? On peut se le demander. Dans l'affirmative, cela signifierait que la demande à Saskatoon pour cette catégorie de services devrait être portée à 1700 heures. Compte tenu de la nature des exploitations de Groupe B à la base de Saskatoon, nous avons des doutes suffisamment sérieux pour nous amener à décider de ne pas octroyer à ce stade au requérant un permis de Groupe B. Toutefois, la question devrait rester en suspens pour une période de douze mois, après quoi le Comité des transports aériens l'examinera de nouveau si High-Line le désire, sur une demande déposée par High-Line au sujet d'Athabaska et Norcanair. Même en tenant compte d'un programme agressif de commercialisation de la part du requérant, nous ne pensons pas qu'il puisse atteindre son objectif. De plus, nous ne pensons

Speaking for Athabaska, Mr. Glass indicated that during the six-month period, June-November 1979, Athabaska flew 225 Group B revenue hours at Saskatoon; extended to an annual basis, this represents about 450 revenue hours. Norcanair's evidence (Exhibit N2) indicated that its annual Group B utilization is seen at about 465 revenue hours. It would, therefor, appear that the demand for Group B aircraft at Saskatoon has decreased from 1100 plus hours in 1977-78 to approximately 1000 hours.

Without divulging the figures which we have extracted from the financial reports available in the normal way to the Air Transport Committee, figures which are proprietary and confidential and which the public interest does not warrant that they be disclosed, we should point out that the Athabaska and Norcanair figures together indicate a Group B revenue at Saskatoon, covering for Athabaska for four months, June through September 1979, and for Norcanair, nine months, January to October 1979, a combined result of thirteen operating months which reaches about one-half of the applicant's anticipation of its own first year of operation. Could the applicant come reasonably close to his expectation of an annual Group B revenue at Saskatoon of $168,000? Would he be able to accumulate 700 hours? We wonder. In the affirmative, it would mean that the demand at Saskatoon for that category of service would have increased to 1700 hours. Given the nature of the Group B operations at the Saskatoon base, we entertain serious enough doubts which lead us to decide not to grant at this time to the applicant a Group B authority. However, the matter should remain an open one for a period of twelve months after which the Air Transport Committee will look at it if High-Line so elects upon a request to be served by High-Line on Athabaska and Norcanair. Even allowing for an aggressive marketing program on the part of the applicant, we do not see that it is an attainable objective. Further, we do not see that more competition would really, in respect of that Group B at Saskatoon, result in better service to the public. Our study of available statistics indicates that the demand of Group B services is mostly to be found at bases in the North; in dol-

pas qu'une plus large concurrence pourrait vraiment, en ce qui concerne ce Groupe B à Saskatoon, permettre d'assurer un meilleur service au public. Notre étude des statistiques disponibles montre que la demande pour des services de Groupe B existe principalement dans les bases du nord. En valeur, le rapport entre le nord et le sud est de 10 contre 1.

D'un autre côté, une question vient à l'esprit. Les exploitations du Groupe B d'Athabaska et de Norcanair sont- elles entreprises de manière plus agressive dans le nord? Peut-être la stimulation est-elle moins grande dans ce groupe à Saskatoon qu'on aurait pu le penser? Quoi qu'il en soit, nous éprouvons certains doutes quant à l'octroi d'un permis à un autre transporteur du groupe B à Saskatoon à ce stade et c'est pourquoi nous avons pris comme position que la question devrait rester en suspens.

En ce qui concerne la demande pour des avions du Groupe C, nous avons noté qu'en raison de la décision du consommateur de profiter des économies que permettent les avions plus grands et plus rentables dans les Groupes D et E, et en raison des plus forts volumes de marchandises transportées par route vers le nord de la Saskatchewan, qui correspond à l'augmentation du nombre de permis accordés aux camionneurs, la demande prévue au moment de la requête originale pour des avions Twin Otter à Saskatoon ne s'est pas matérialisée. Il semble maintenant que la principale demande pour des avions du Groupe C à Saskatoon porte plutôt sur des avions d'affaires rapides. C'est pourquoi Athabaska a mis en place un Beech King Air, qui est loué sous contrat à Amok, que Norcanair a mis en place un Merlin et que M. Ethier a mis en place un Beech King Air, qui est loué à Key Lake Mining Corporation.

Toutefois, Amok utilise de manière intensive le Beech King Air d'Athabaska et cet avion est rarement disponible durant la semaine pour des vols d'affrètement ouverts au grand public. Ainsi, en ce moment, il ne reste que le Merlin de Norcanair pour desservir les autres demandes d'avions de ce type. De plus, les preuves présentées lors de l'audience semblent indiquer que l'utilisation actuelle des deux avions du Groupe C en question a peut-être déjà franchi le seuil de rentabilité ou qu'elle le franchira dans un avenir prochain.

lar terms the North versus South stands at 10 to 1 ratio.

On the other hand, a question comes to mind. Are the Athabaska and Norcanair Group B operations more aggressively pursued in the North? Would it be that there has been less stimulation in respect of that Group at Saskatoon than one could have expected? Be that as it may; we have doubts as to licensing another Group B carrier at Saskatoon at this time. Thus, our position that the matter should remain open.

With respect to the demand for aircraft in Group C, we have noted that due to consumer decisions to benefit from the economies associated with larger and more cost efficient aircraft in Groups D and E, and due to the increased movement of goods by road to northern Saskatchewan, which corresponds to the increased licensing of truckers, the projected demand as expressed at the time of the original applications for Twin Otter aircraft at Saskatoon, has failed to materialize. It now appears that the main demand for Group C aircraft at Saskatoon is rather for fast executive type aircraft. That is reflected in Athabaska's basing of a Beech King Air, which is under contract to Amok, Norcanair's basing of a Merlin and Mr. Ethier's Beech King Air, also based at Saskatoon, which is leased to Key Lake Mining Corporation.

However, due to Amok's intensive use of Athabaska's Beech King Air, this aircraft is seldom available to the general public for charter during the week. This leaves Norcanair's Merlin, at this time, to handle other demands for aircraft of this type. Furthermore, the evidence adduced at the hearing suggests that the current utilization of the two Group C aircraft in question may already have passed the minimum break-even point or that it should be so in the near future.

En ce qui concerne l'exploitation d'un Lear Jet par le requérant, nous estimons que si les preuves présentées à l'audience ne permettent pas de conclure que le marché pour un tel avion à Saskatoon soit important, elles montrent cependant qu'il existe une demande qui est actuellement desservie par des exploitants d'avions analogues basés en Alberta et au Manitoba. Bien qu'Athabaska et Norcanair aient indiqué dans leur témoignage qu'elles envisageaient de baser de tels avions à Saskatoon dans l'avenir, si elles estimaient que le marché le justifie, elles ont dit clairement qu'elles n'avaient aucun plan à cet effet pour le moment.

Tout bien considéré, nous estimons qu'un autre transporteur du Groupe C pourrait recevoir un permis. Nous sommes parvenus à cette conclusion sur la base de la commodité actuelle et future du public et de la nécessité. Nous avons tenu compte non seulement d'une expansion qui est prévue et qui est admise, mais également d'une expansion de l'activité dans le Groupe C qui pourrait entraîner une nouvelle stimulation du marché à desservir à partir de Saskatoon.

À notre avis, le cas du Lear Jet ne doit pas être séparé du tableau d'ensemble en ce qui concerne le service du Groupe C. Dans les circonstances, nous estimons que la gamme des avions du Groupe C devrait être considérée dans son ensemble. Dans toute la mesure du possible, le client devrait avoir le choix entre plusieurs avions, si le détenteur d'un permis estime qu'il peut se le permettre. De plus, limiter le requérant à exploiter un avion Lear Jet lui imposerait une limitation qui pourrait être inutile.

En parvenant à notre décision, nous avons essayé de trouver un juste équilibre entre un traitement équitable des détenteurs de permis actuels de Groupe C, en tenant compte des caractéristiques du marché, et la nécessité éventuelle d'une plus large concurrence. Nous n'avons pas voulu adopter une attitude négative devant la situation dynamique qui nous était décrite. Dans les circonstances actuelles et de la façon dont la situation se présente, un autre transporteur de Groupe C non seulement pourrait trouver sa place sur le marché mais sa présence pourrait contribuer à la croissance générale de l'industrie du transport aérien à Saskatoon et contribuer aussi à la mise en valeur des ressources naturelles et minérales de la Saskatchewan. Bien entendu, on pourrait dire que le même argument aurait dû être appli-

With respect to the applicant's case concerning the operation of a Lear Jet, it is our opinion that, while the evidence adduced at the hearing does not lead to the conclusion that the market for such an aircraft at Saskatoon is large, it does, however, indicate that there is a demand which is currently being served by operators of similar aircraft based in Alberta and Manitoba. While Athabaska and Norcanair testified that their respective companies may consider basing such aircraft at Saskatoon in the future, should they conclude that the market justified such a move, they made it clear that they had no such plans for the time being.

All considered, we are of the opinion that another Group C carrier could be licensed. We have reached that conclusion on the basis of the present and future public convenience and necessity. We have taken into account not only an expansion which is foreseen and has been recognized, but also an expansion in Group C activity which may result from the further stimulation of the market to be served from Saskatoon.

In our opinion, the case for a Lear Jet should not be divorced from the overall picture in respect of the Group C service. Under the circumstances, as we see them, the range of Group C aircraft should be considered as a whole. If at all possible, the customer should be given his choice of aircraft if a licensee, in his judgment, is prepared to go all the way. Further, to restrict the applicant's operation to a Lear Jet aircraft would place on his business what could prove an unnecessary restraint.

In arriving at our decision, we have endeavoured to strike a balance between what appears to us a fair treatment of the present Group C licensees, taking into account the characteristics of the market and desirability of a larger degree of competition. The dynamic situation described to us should not be met with a negative attitude. Under the present circumstances and as the situation is developing, another Group C carrier may not only find its place but its presence may contribute to the overall growth of the air industry at Saskatoon and, as well, will contribute to the development of the natural and mineral resources with which Saskatchewan has been endowed. Of course, one could object that the same argument should have been applied in regard to Group A and Group B. Our reply would be that the market at Saskatoon for

qué en ce qui concerne le Groupe A et le Groupe B. À cela nous répondrons que le marché pour le Groupe A à Saskatoon ne possède pas, de toute évidence, le même caractère et n'offre pas le même potentiel. Telles que les choses se présentent actuellement, notre position est compatible avec le degré de protection auquel Mitchinson est en droit de s'attendre à ce stade.

Quant à l'octroi d'un permis de Groupe B, nous avons différé notre décision afin de permettre au requérant de se présenter de nouveau dans douze mois.

Il convient de noter que, lorsque l'on peut démontrer qu'il existe un marché où il y a une demande croissante pour certains types de services, le fait qu'il existe un détenteur de permis en un point donné qui serait touché par l'octroi d'un nouveau permis, ne devrait pas être le facteur primordial. Une question à trancher est plutôt de savoir si le nouveau service concurrentiel proposé causera des dommages irréparables aux détenteurs de permis qui assurent déjà un service aux points en question.

Dans le cas présent, les deux transporteurs autorisés à assurer un service de Classe 4, Groupe C à Saskatoon sont Athabaska et Norcanair. La question à résoudre est la suivante: l'octroi du même permis à High-Line à Saskatoon causerait-il à ces deux firmes de graves problèmes qui, à leur tour, affecteraient le service général fourni au public?

D'après les preuves dont dispose le Comité, Athabaska exploite la plus grande flotte d'avions pour des services d'affrètement en Saskatchewan et est en mesure de soutenir une nouvelle concurrence à Saskatoon. De même, Norcanair, qui assure d'importants services à taux unitaires et services d'affrètement et qui possède une large expérience, devrait pouvoir résister à cette concurrence. À notre avis, si Athabaska et Norcanair subissaient la concurrence de High-Line dans le Groupe C à Saskatoon, leur viabilité économique ne serait pas menacée en raison de leur taille et de leur expérience. De plus, les dispositions de protection de routes dont bénéficient les routes de Classe 1 et de Classe 2 de Norcanair et le règlement de redevances de mise en place de Classe 4, qui figurent dans l'*Ordonnance générale de 1972-3 Air* et qui assurent un privilège à Norcanair et à Athabaska à leurs autres bases, constituent une assez forte barrière défensive.

Group A is clearly not of the same character and does not hold the same potential. As the matter stands at present, our position is consistent with the degree of protection Mitchinson is entitled to expect at this time.

As to the granting of the Group B authority, we have deferred the matter and left it open for the applicant to come back after twelve months from now.

We should point out, in a case where it can be demonstrated that there is a market with growing demand for certain types of service, then whether the existing licensee's operations at a particular point will be affected by the granting of an additional authority should not, in our opinion, have an overriding value. Rather, the issue to be resolved is whether the new proposed competing service will cause irreparable damages to the licensee already providing service at the points in question.

In this particular case the two carriers licensed to provide Class 4 Group C service at Saskatoon are Athabaska and Norcanair. The question to be addressed is: would the granting of the same authority to High-Line at Saskatoon cause these two licensees severe problems which, in turn, would affect the overall service to the public?

The evidence on file with the Committee indicates that Athabaska, the operator of the largest aircraft fleet for charter in Saskatchewan, is in a position to withstand new competition at Saskatoon. Similarly, Norcanair with its extensive unit toll and charter operations and its experience should not be unable to stand such competition. It is our opinion that should Athabaska and Norcanair be faced with High-Line's Group C competition at Saskatoon, their continued healthy existence would not be threat ened due to their size and experience. Further, the route protection provisions attached to Norcanair's Class 1 and Class 2 routes and the Class 4 Positioning Charges Regulations, as set out in *General Order 1972-3 Air*, which privilege both Norcanair and Athabaska at their other bases, do constitute quite a defensive fence.

Il convient également de faire observer que lorsqu'il détermine la commodité et la nécessité pour le public, le Comité ne se borne pas à examiner uniquement si les services déjà fournis ou prévus par les transporteurs qui desservent un point donné sont adéquats. Un examen de la commodité et de la nécessité pour le public fait intervenir bien plus que cela. Il fait intervenir les avantages d'une concurrence ou d'une concurrence accrue envers les transporteurs qui desservent déjà le point. Bien entendu, il faut veiller à ce que la concurrence n'entraine pas un désastre économique et le Comité doit s'assurer que la concurrence permettra de mieux répondre à un certain besoin public reconnu.

En ce qui concerne le Groupe A, si l'on accédait à la requête, il ne faudrait pas exclure la possibilité qu'il en résulte un désastre économique pour Mitchinson, bien au contraire.

En ce qui concerne le Groupe B, si l'on accédait à la requête sur la base de notre analyse des preuves actuellement fournies, nous pensons que, à ce stade, le seul avantage pour le public d'une concurrence accrue serait d'élargir son choix. Ce point de vue devrait faire l'objet d'un nouvel examen. La question devrait donc être laissée en suspens jusqu'à ce que l'on ait pu établir qu'il existe ou non une tendance à un accroissement de la demande d'avions de ce Groupe.

En ce qui concerne le Groupe C, nous avons déterminé qu'il serait conforme à la commodité et à la nécessité du public, dans le présent et dans l'avenir d'accéder à la requête. Nos observations sur la question figurent dans des paragraphes précédents de la présente Décision.

EN CONSÉQUENCE,

1. la requête présentée par High-Line Airways Inc. en autorisation d'exploiter à Saskatoon (Saskatchewan) des services aériens commerciaux des Classes 4 (affrètement) et 9-4 (affrètement international) au moyen d'aéronefs à voilure fixe du Groupe C, par la présente est agréée;

2. la requête présentée par High-Line Airways Inc. en autorisation d'exploiter à Saskatoon (Saskatchewan) des services aériens commerciaux des Classes 4 (affrètement) et 9-4 (affrètement international) au moyen d'aéronefs à voilure fixe du Groupe B, est différée et sera examinée de nouveau à la de-

We should also point out that in determining public convenience and necessity, the Committee does not limit itself to considering only the adequacy of services already provided or planned by the carriers already serving a given point. A consideration of the public convenience and necessity involves more than that. It does include the merit of providing competition or increased competition for the carriers already serving the point. Of course, care must be taken that economic havoc does not result from the competition and the Committee must assure itself that competition will result in the better servicing of some identified public need.

As to Group A, if the application were granted, the chance of economic havoc affecting Mitchinson should not be excluded, to the contrary.

As to Group B, if the application were granted on the basis of our analysis of the present evidence, we do not feel that such an award would have the merit of providing an increased competition that would result in any other benefit to the public, at this time, than adding to its choice. That view should be re-examined. The matter should remain dormant until it has been seen whether there is or not a tendency towards expanded demands as to that Group.

In respect of Group C, we have found that it would be consistent with present and future public convenience and necessity to grant the application. Our observations on the subject are contained in earlier parts of this Decision.

THEREFORE,

1. the application by High-Line Airways Inc. for authority to operate Class 4 Charter and Class 9-4 International Charter commercial air services using fixed-wing aircraft in Group C in Saskatoon, Saskatchewan, is hereby granted;

2. the application by High-Line Airways Inc. to operate Class 4 Charter and Class 9-4 International Charter commercial air services using fixed-wing aircraft in Group B in Saskatoon, Saskatchewan, is deferred for further consideration on the applicant's request in twelve months from this date, a fa-

mande du requérant présentée dans les douze mois à compter de la présente date; pour obtenir une décision favorable, le requérant devra démontrer au Comité à ce moment-là que l'introduction à Saskatoon d'un autre permis du Groupe B pour des affrètements de Classe 4 et des affrètements internationaux de Classe 9-4 est nécessaire pour la commodité et la nécessité du public dans le présent et l'avenir; et

3. la requête présentée par High-Line Airways Inc. en autorisation d'exploiter à Saskatoon (Saskatchewan) des services aériens commerciaux des Classes 4 (affrètement) et 9-4 (affrètement international) au moyen d'aéronefs à voilure fixe du Groupe A est rejetée.

Les permis seront délivrés lorsque le requérant se sera conformé aux exigences applicables, notamment à celles du financement et de dépôt de documents, posées par le Comité.

Le permis de Classe 4 (affrètement) qui sera délivré conformément à la présente Décision doit contenir les conditions qui figurent à l'article 20 alinéa 1 du *Reglement sur les transporteurs aériens*, C.R.C. 1978, c. 3, et les conditions supplémentaires ci après:

Le titulaire ne peut utiliser que les aéronefs à voilure fixe du Groupe C.

Il est interdit à la titulaire d'acheminer du trafic entre un point* et un autre d'une route** excepté dans les circonstances suivantes:

vourable decision being predicated on the applicant satisfying the Committee at that time that the introduction at Saskatoon of another Class 4 Charter and Class 9-4 International Charter Group B licence is required by the present and future public convenience and necessity; and

3. the application by High-Line Airways Inc. to operate Class 4 Charter and Class 9-4 International Charter commercial air services using fixed-wing aircraft in Group A in Saskatoon, Saskatchewan, is denied.

The Licences will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

The Class 4 Charter Licence to be issued in pursuance of this Decision shall contain the conditions set out in subsection 20(1) of the *Air Carrier Regulations*, C.R.C. 1978, c.3, and the following additional conditions:

The Licensee is restricted in its operations to the use of fixed wing aircraft in Group C.

The Licensee is prohibited from carrying traffic between any points* on a route** except in any of the following circumstances:

---

* "Points" en ce qui concerne un service aérien commercial à taux unitaires, désigne une ville, agglomération ou lieu désigné au permis et que la titulaire est autorisée à desservir, déterminer, si nécessaire, par sa position exprimée en degrés de latitude et de longitude et

a) en ce qui concerne un point d'un permis de classe 1, comprend un cercle de 25 milles de rayon mesuré à partir du bureau de poste principal dudit point ou à partir de la latitude et de la longitude dudit point; et

b) en ce qui concerne un point d'un permis de classe 2, comprend un cercle de 10 milles de rayon mesuré à partir du bureau de poste principal dudit point ou à partir de la latitude et de la longitude dudit point.

* "Points" in respect of a unit toll commercial air service means a city, town or place named in a Licence which a carrier is authorized to serve by such Licence, and identified where necessary by reference to latitude and longitude and

(a) in respect of a point in a Class 1 Licence, comprises an area 25 miles in radius measured from the main post office of such point or from the latitude and longitude of such point; and

(b) in respect of a point in a Class 2 Licence, comprises an area 10 miles in radius measured from the main post office of such point or from the latitude and longitude of such point.

** "Route" relativement à un service aérien commercial, désigne la route desservie par

** "Route" in respect of a commercial air service means the route served by a Class 1 or

a) lorsque la titulaire détient un permis de classe 2 pour la desserte des points en question;

b) lorsque, pour ce qui est d'une route, la distance entre deux points quelconques desservis sur cette route et entre lesquels le vol d'affrètement doit être exécuté est supérieur à une fois et demie la distance entre l'un et l'autre points;

c) lorsque le vol d'affrètement (classe 4) commence ou prend fin à un point qui n'est pas compris sur cette route, à condition que la titulaire n'achemine pas de trafic local entre deux points quelconques de cette route;

d) lorsque, s'agissant d'une route aérienne, il n'existe pas, le jour du vol affrété, de service à taux unitaires régulier ou à horaire fixe et que le transporteur assurant le transport sur ladite route ne peut exécuter le service de transport demandé à des conditions comparables;

e) lorsque, pour ce qui est du service d'affrètement (classe 4), la titulaire utilise des aéronefs d'un poids maximal autorisé au décollage, sur roues, de 2 500 livres ou moins, et lorsque:

i) le plus gros aéronef exploité sur la route par un transporteur aérien de classe 1 ou de classe 2, conformément aux indications de son tableau de service à horaire fixe ou régulier, est un aéronef dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est inférieur à 25 000 livres, et que

ii) le transporteur aérien de la classe 1 ou de la classe 2 n'est pas autorisé à assurer un service d'affrètement au moyen d'aéronefs d'un poids maximal autorisé au décollage, sur roues, de 2 500 livres ou moins, ou s'il y est autorisé, n'est pas en mesure d'assurer un service au moyen de tels aéronefs dans les trois heures qui suivent la réception d'une demande présentée à cette fin.

---

un transporteur aérien canadien de classe 1 ou de classe 2 entre des points prévus à un permis quelconque dans le cadre d'un service de transporteur décrit dans son tableau de service à horaire fixe ou régulier déposé auprès du Comité et en vigueur.

(a) where the Licensee holds a Class 1 or Class 2 Licence in respect of the points affected;

(b) where, in respect of a route, the distance between any two points on the route as served and between which the charter flight is intended, is greater than one and one-half times the direct distance between such points;

(c) where the Class 4 Charter flight originates or terminates at a point not included on a route if no local traffic is carried by the Licensee between any two points on such route;

(d) where, in respect of a route, no scheduled or regular unit toll service is offered on the day of the charter flight and the route carrier is not in a position to provide the required transportation on a comparable basis.

(e) where, in respect of the Class 4 Charter service the Licensee uses aircraft having a maximum authorized take- off weight on wheels of 2,500 pounds or less, and where;

(i) the largest aircraft operated on the route by the Class 1 or Class 2 air carrier as indicated in his service schedule or service pattern is an aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of less than 25,000 pounds, *and*

(ii) the Class 1 or Class 2 air carrier is not licensed to provide charter service with aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of 2,500 pounds or less, or if so licensed is unable to provide service with comparable aircraft, within three hours of a request therefor;

Class 2 Canadian air carrier between points named in any one Licence when providing a transportation service described in the carrier's service schedule or service pattern filed with the Commission and in effect.

f) lorsque, pour ce qui est d'un service d'affrètement de classe 4, la titulaire utilise des aéronefs d'un poids maximal autorisé au décollage, sur roues, de 7 000 livres ou moins, et lorsque:

i) le plus gros aéronef exploité sur la route par le transporteur aérien de classe 1 ou de classe 2, conformément aux indications de son tableau de service à horaire fixe ou régulier, est un aéronef dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est égal ou supérieur à 25 000 livres mais ne dépasse pas 50 000 livres, et que

ii) le transporteur aérien de classe 1 ou de classe 2 n'est pas autorisé à assurer un service d'affrètement au moyen d'aéronefs d'un poids maximal autorisé au décollage, sur roues, de 7 000 livres ou moins ou, s'il y est autorisé, n'est pas en mesure d'assurer ce service au moyen de tels aéronefs dans les trois heures qui suivent la réception d'une demande présentée à cette fin.

(f) where, in respect of the Class 4 Charter service, the Licensee uses aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of 7,000 pounds or less, and where,

(i) the largest aircraft operated on the route by the Class 1 or Class 2 air carrier as indicated in his service schedule or service pattern is an aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of 25,000 pounds or more but less than 50,000 pounds, *and*

(ii) the Class 1 or Class 2 air carrier is not licensed to provide charter service with aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of 7,000 pounds or less, or if so licensed is unable to provide service with comparable aircraft, within three hours of a request therefor:

g) lorsque, pour ce qui est d'un service d'affrètement (classe 4), le titulaire utilise des aéronefs d'un poids maximal autorisé au décollage, sur roues, de 18 000 livres ou moins, et lorsque:

i) le plus gros aéronef exploité sur la route par le transporteur aérien de classe 1 ou de classe 2, conformément aux indications de son tableau de service à horaire fixe ou régulier, est un aéronef dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues est de 50 000 livres ou plus, et que,

ii) le transporteur aérien de classe 1 ou de classe 2 n'est pas autorisé à assurer un service d'affrètement au moyen d'aéronefs d'un poids maximal autorisé au décollage, sur roues, de 18 000 livres ou moins ou, s'il y est autorisé, n'est pas en mesure d'assurer ce service au moyen de tels aéronefs dans les trois heures qui suivent la réception d'une demande présentée à cette fin.

(g) where, in respect of the Class 4 Charter service, the Licensee uses aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of 18,000 pounds or less, and where;

(i) the largest aircraft operated on the route by the Class 1 or Class 2 air carrier as indicated in his service schedule or service pattern is an aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of 50,000 pounds or more, *and*

(ii) the Class 1 or Class 2 air carrier is not licensed to provide charter service with aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels of 18,000 pounds or less, or if so licensed is unable to provide service with comparable aircraft, within three hours of a request therefor;

h) lorsque le service d'affrètement de classe 4 est exploité pour des motifs de santé ou de sécurité publiques;

(h) where the Class 4 Charter flight is operated for reasons of public health or safety;

i) lorsque le service d'affrètement de classe 4 est exploité pour une période limitée avec le consentement écrit du transporteur aérien intéressé de classe 1 ou de classe 2;

j) lorsque le Comité autorise expressément et par écrit la titulaire, à assurer un service d'affrètement sur une route aérienne.

k) les vols d'affrètement autorisés par les présentes ne seront pas offerts ou exploités suivant une cadence fixe ou régulière.

Le permis de Classe 9-4 (affrètement international) qui sera délivré en application de la présente Décision devra porter les conditions énoncées à l'article 20, alinéa 1 du *Reglement sur les transporteurs aériens*, C.R.C. 1978, c.3, ainsi que les conditions supplémentaires suivantes:

Dans son exploitation, le titulaire est limité à l'utilisation d'aéronefs à voilure fixe du Groupe C.

Avant d'entreprendre un vol international en vertu de ce permis, le titulaire doit obtenir les autorisations nécessaires auprès des autorités appropriées du gouvernement étranger intéressé.

Il est interdit au titulaire d'entreprendre une forme quelconque d'exploitation aérienne pour transporter des personnes ou des biens ailleurs que dans les limites du continent nord-américain et les eaux territoriales de ce continent.

(i) where the Class 4 Charter service is operated for a limited period with the written concurrence of the affected Class 1 or Class 2 air carrier;

(j) where the Committee specifically authorizes the Licensee, in writing, to perform a charter service over a route; and

(k) the charter flights permitted herein shall not be offered or operated with any degree of regularity or frequency.

The Class 9-4 International Charter licence to be issued in pursuance of this Decision shall contain the conditions set out in subsection 20(1) of the *Air Carrier Regulations*, C.R.C. 1978, c.3, and the following additional conditions:

The Licensee is restricted in its operations to the use of fixed-wing aircraft in Group C.

Prior to conducting an international flight under this Licence, the Licensee must obtain the required authorization from the appropriate authorities of the foreign government concerned.

The Licensee is prohibited from undertaking any form of operation for the transport of persons or goods except within the limits of the Continent of North America and the Territorial Waters thereof.

Requête présentée par Swiftair Cargo Limited en autorisation d'exploiter un service aérien commercial de la classe 3, entre points déterminés, en vue d'acheminer des marchandises seulement entre Montréal, Dorval/Mirabel (Québec), Toronto (Ontario), Winnipeg (Manitoba), Edmonton (Alberta), et Abbotsford/Vancouver (Colombie-Britannique), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe G.

Application by Swiftair Cargo Limited for authority to operate a Class 3 Specific Point commercial air service carrying goods only serving the points Montreal (Dorval/Mirabel), Quebec; Toronto, Ontario; Winnipeg, Manitoba; Edmonton, Alberta; and Abbotsford/Vancouver, British Columbia, using fixed wing aircraft in Group G.

Répertorié: Swiftair Cargo Limited

Indexed as: Swiftair Cargo Limited

Comité des transports aériens: J.G. Drainville et B.R. Wolfe.

Air Transport Committee: J.G. Drainville and B.R. Wolfe.

Décision n°: 6073
Date de la décision: le 5 mars 1980
Dossier n°: 2-S710-1

Decision No.: 6073
Date of Decision: March 5, 1980
File No.: 2-S710-1

Transport aérien - Demande de permis - Service aérien commercial entre points déterminés - Fret spécialisé comportant un transport de nuit assuré - Agrément d'un service actuellement inexistant.

Air transport - Licence application - Specific point commercial air service - Specialized cargo with guaranteed overnight service - Approval of service not presently offered.

Swiftair Cargo Limited a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation d'exploiter un service visant des transports de fret urgents de nuit entre les grandes villes du Canada. Une étude soumise par la requérante énonçait que les transporteurs aériens en place ne satisfaisaient qu'à environ 30% de la demande pour un tel service. Les intervenants ont fait valoir que Swiftair n'avait pas prouvé que le service projeté s'imposait, ni qu'un tel service accommoderait le public et répondrait à ses besoins. En outre, les intervenants ont fait valoir qu'une décision agréant à la requête entrainerait un double emploi et le fractionnement des services existants, puisque les transporteurs en place offraient déjà une capacité de fret transcontinental amplement suffisante. Swiftair a fait valoir, entre autres, que le service de livraison assurée de nuit conteneurisé et palettisé assurerait une liaison au-delà de Winnipeg et qu'il s'agissait d'un service que n'offraient pas actuellement les transporteurs en place.

Swiftair Cargo Limited applied to the Air Transport Committee for authority to operate an overnight air cargo service for the movement of time sensitive cargo between major centres throughout Canada. A study submitted by the applicant concluded that only 30% of the demand for this type of service was being met by existing air carriers. Interveners contended that Swiftair had not provided sufficient evidence that there was a need for the proposed service or that this service was required to meet public convenience and necessity. Moreover, a favourable decision would result in duplication and diversion of existing services since ample transcontinental cargo capacity was already available. Swiftair argued, inter alia, that the proposed containerized/palletized and guaranteed overnight delivery service would operate beyond Winnipeg and was one not presently offered by existing carriers.

Décision: *Le Comité a noté que le service projeté était d'un type différent de celui qu'assuraient a ce moment les transporteurs de lignes principales et régionales du Canada puisqu'il serait reservé a un fret spécialisé et comporterait un transport de nuit assuré. Le Comité estimait en outre que l'appui accordé par des entreprises ainsi que l'étude marché de la requérante justifiaient amplement*

Decision: *The Committee noted that the proposed service was of a different type to that which was offered by mainline and regional carriers in Canada in that it would be a service dedicated solely to specialized cargo with guaranteed overnight service. The Committee was of the opinion that the applicant had submitted sufficient evidence, which was indicated in the support from*

l'agrément de la requête. Le Comité s'est dit convaincu que la requérante avait prouvé que le service aérien commercial projeté accomoderait le public et répondrait à ses besoins présents et futurs.

N.D.L.R.: *Le 9 juillet 1980, le ministre des Transports rejetait une requête déposée par Pacific Western Airlines portant sur cette* décision.

Décisions et ordonnances citées

Décision n° 5847 du C.T.A., datée du 12 juin 1979
Décision n° 5989 du C.T.A., datée du 7 novembre 1979

Règlements cités

Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, chap. 3, art. 20 (1)

DÉCISION

Swiftair Cargo Limited (ci-après appelée Swiftair) a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation d'exploiter le service aérien commercial énoncé dans l'intitulé.

Avis de la requête a été publié dans les journaux des régions en cause et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. À la suite dudit avis, Air Canada, Canadian Pacific Air Lines, Limited (ci-après appelée CP Air), Nordair Ltée - Nordair Ltd., Northwest Territorial Airways Ltd., Pacific Western Airlines Limited et Quebecair ont déposé des interventions contraires à l'agrément de la requête auprès du Comité.

La Division de la vérification du Comité a demandé à la requérante de fournir des renseignements supplémentaires, ce qui constitue en fait une requête modifiée. La partie pertinente de ces renseignements a été envoyée aux intervenantes, lesquelles ont pu y répliquer. Par la suite, Air Canada, CP Air, Nordair Ltée-Nordair Ltd. et Pacific Western Airlines Limited ont présenté d'autres commentaires, qui sont inclus dans les résumés des interventions des transporteurs énumérés ci-après.

businesses as well as in the market study, to warrant the granting of the application. The Committee was also satisfied that the applicant had established that the proposed commercial air service was and would be required by the present and future public convenience and necessity.

Editor's Note: *On July 9, 1980 the Minister of Transport dismissed an appeal by Pacific Western Airlines concerning this* Decision.

Decisions and Orders referred to

A.T.C. Decision No. 5847 dated June 12, 1979
A.T.C. Decision No. 5989 dated November 7, 1979

Regulations referred to

Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, c. 3, s. 20 (1)

DECISION

Swiftair Cargo Limited (hereinafter referred to as Swiftair) has applied to the Air Transport Committee for authority to operate the commercial air service set out in the Title hereto.

Notice of the application was published in the newspapers of the areas concerned and copies of the said Notice were sent to interested air carriers and others. Pursuant to the said Notice, interventions opposing the granting of the application were filed with the Committee by Air Canada; Canadian Pacific Air Lines, Limited (hereinafter referred to as CP Air); Nordair Ltée - Nordair Ltd.; Northwest Territorial Airways Ltd.; Pacific Western Airlines Limited and Quebecair.

The applicant was requested by the Audit Division of the Committee to submit additional information, which in effect constituted an amended application. The applicable portion of this information was forwarded to the intervenors of record, who were given an opportunity to comment. Subsequently, additional comments were submitted by Air Canada, CP Air, Nordair Ltée-Nordair Ltd. and Pacific Western Airlines Limited, which comments are included in the summaries of the interventions of the respective carriers listed below.

À l'appui de sa requête, la requérante se reporte à 180 lettres qui faisaient partie de la requête d'Airgo/Conair en vue d'exploiter un service de la classe 5, laquelle a été rejetée dans la *décision n° 5847*. Le ministre des Transports et des Communications, au nom du gouvernement de l'Ontario, est intervenu en faveur de la requérante, en déclarant qu'une amélioration du service de fret entre des grands centres canadiens profitera aux expéditeurs de fret. De plus, des lettres à l'appui général ont également été soumises par: Texas Instruments Incorporated, Pacific Parts Ltd., Dave Ross Fur Dealer Inc., Electronic Industries Corporation, Pacific Steel Ltd., North Atlantic Arts Distributors Ltd., Kuehne & Nagel International Ltd., London Drugs Limited, Mechanics Supply Co. Ltd., Corporation of the District of Matsqui, la Chambre de commerce d'Abbotsford - Clearbrook, le maire du District d'Abbotsford, M. Bill Ritchie, député provincial de la Colombie-Britannique, The H.A. Roberts Group Ltd., Four Star Construction Ltd., Thunder Steel (1978) Ltd., Dharma Design and Consultation Ltd., Candon Industries Ltd., Alpine Pipe Limited, M. Alex Fraser, ministre des Transports, des Communications et de la Voirie de la Colombie-Britannique, la Direction du transport aérien du Québec, la Chambre de commerce de la Colombie-Britannique, la Calgary Transportation Authority, et Action Mirabel de Transports Canada.

La requérante fait savoir que le Canada a besoin d'un service de fret aérien de nuit entre les grandes villes industrielles et relativement éloignées de l'Est et les centres commerciaux de l'Ouest. Le service qu'assurent actuellement les transporteurs de classe 1, Air Canada et CP Air, ne satisfait pas la demande considérable de transports urgents de nuit et ne peut garantir de l'espace aux expéditeurs. La requérante se propose d'utiliser deux DC-8-33F, à raison de cinq aller-retours de nuit par semaine pendant les neufs premiers mois d'exploitation, en ajoutant deux aller-retours de jour par semaine au quatrième trimestre de la première année.

La requérante a également soumis une étude intitulée Air Cargo Market Potential Study préparée par McNeal, Hildebrand and Associates Ltd. Les auteurs examinent les possibilités de fret aérien sur les routes transcontinentales du Canada et concluent qu'il existe une demande potentielle, (en supposant qu'une cer-

In support of the application the applicant refers to 180 letters of support which formed part of the Airgo/Conair application for Class 5 service, (which was denied by *Decision No. 5847*). An intervention in support was filed with the Committee by the Minister of Transportation and Communications on behalf of the Government of Ontario stating that improved cargo service between major Canadian centres will benefit cargo shippers. In addition letters of general support were also submitted by the following: Texas Instruments Incorporated; Pacific Parts Ltd.; Dave Ross Fur Dealer Inc.; Electronic Industries Corporation; Pacific Steel Ltd.; North Atlantic Arts Distributors Ltd.; Kuehne & Nagel International Ltd.; London Drugs Limited; Mechanics Supply Co. Ltd.; Corporation of the District of Matsqui; Abbotsford - Clearbrook Chamber of Commerce; The Mayor of the District of Abbotsford; Bill Ritchie, Member of Legislative Assembly, Province of British Columbia; The H.A. Roberts Group Ltd.; Four Star Construction Ltd.; Thunder Steel (1978) Ltd.; Dharma Design and Consultation Ltd.; Candon Industries Ltd.; Alpine Pipe Limited; Alex Fraser, Minister of Transportation, Communication and Highways, Province of British Columbia; Direction du Transport Aérien, Province of Quebec; British Columbia Chamber of Commerce; Calgary Transportation Authority; Transport Canada; and Action Mirabel

The applicant submits that Canada requires a fully devoted and dedicated overnight air cargo service between the relatively distant major and industrial cities of the East and the commercial and trading centres of the West. The present air cargo service by the Class 1 carriers, Air Canada and CP Air, is not meeting the substantial requirement for the movement overnight of time-sensitive air cargo and cannot guarantee allocated space to shippers. The applicant proposes to operate two DC-8-33F aircraft, with a weekly schedule of five overnight return flights during the first nine months of operation, and adding two daytime returns flights weekly by the fourth quarter of the first year.

The applicant also submitted a study entitled "Air Cargo Market Potential Study", prepared by McNeal, Hildebrand and Associates Ltd. This study examines the air cargo potential on transcontinental routes in Canada and concludes that there is a potential demand (assuming some diversion from rail and trucking) of

taine partie des marchés ferroviaire et routier passe au transport aérien) de beaucoup supérieure à 300 000 tonnes, et que les transporteurs aériens en place satisfont actuellement 30 p. cent environ de cette demande, soit près de 87 000 tonnes.

Dans son intervention, Air Canada fait valoir que le DC-8 proposé par la requérante est bruyant, non fiable et énergivore; que Swiftair n'a pas prouvé que le service projeté s'impose; que les prévisions de trafic et de revenus de la requérante sont gonflées et trompeuses alors que ses dépenses sont sous-estimées; que les transporteurs en place offrent actuellement une capacité de fret transcontinental amplement suffisante; et que la requête modifiée par Swiftair ne change en rien l'opposition initiale d'Air Canada.

En réplique, Swiftair soutient qu'elle a prouvé que la commodité et les besoins du public justifient l'agrément de sa requête; que le choix du modèle de DC-8 qu'elle se propose d'acquérir n'est pas définitif et qu'en conséquence, les remarques de l'intervenante sur la consommation de carburant de l'appareil sont prématurées; que Swiftair, étant une petite compagnie, elle est en mesure d'exploiter des services plus efficacement qu'Air Canada; qu'il y a une grande demande pour le service projeté et qu'il ne devrait pas y avoir de fractionnement importants du trafic d'Air Canada ou de tout autre transporteur canadien en place; et que sa requête en vue d'exploiter un service de la classe 3 s'inscrit clairement dans la nouvelle politique exposée le 5 novembre 1979 par l'honorable Don Mazankowski, ministre des Transports.

CP Air maintient que la requête ne reconnaît pas les services aériens en place ainsi que la capacité de fret inutilisée; que Swiftair ne prouve absolument pas qu'un fort pourcentage des usagers ont besoin de services de conteneurs non compris dans les services mixtes quotidiens et de nuit de CP Air et d'Air Canada; que la requérante n'avance aucune preuve que le service accommodera le public et répondra à ses besoins; et que les autres arguments de la requérante selon lesquels elle doublera sa capacité, c'est-à-dire en faisant passer de un à deux le nombre de DC-8, laisse planer un doute accru sur ses prévisions de trafic et de revenus et augmentent le risque d'un plus grand fractionnement des services trans-continentaux existants.

well in excess of 300,000 tons of air cargo available; and that existing air carriers are currently transporting about 30 percent of this demand, or approximately 87,000 tons.

The salient points raised in the intervention of Air Canada are that the DC-8 aircraft proposed by the applicant is noisy, unreliable and fuel inefficient; that Swiftair has not provided sufficient evidence that there is a requirement for the proposed service; that the applicant's traffic and revenue forecasts are inflated and misleading and expenses understated; that there is currently ample transcontinental cargo capacity available from existing carriers; and that the amended application by Swiftair does not alter Air Canada's original opposition.

In reply, Swiftair submits that its submitted evidence of public convenience and necessity justifies the granting of this application, that it has not firmly decided which model of DC-8 aircraft it will acquire, therefore, the intervenor's remarks on fuel efficiency are premature; that Swiftair, being a small company, will be able to operate much more efficiently than Air Canada; that there is a great demand for the proposed service and there should be no serious diversion of traffic from Air Canada or any other existing Canadian carrier; and that its Class 3 application fits clearly within the new policy guidelines set forth on November 5, 1979 by the Honourable Don Mazankowski, Minister of Transport.

CP Air maintains that the application does not recognize existing air services and the unused cargo capacity that already exists; that Swiftair provides no evidence that a significant proportion of the end users require container service not served by the multiple daily and overnight mixed passenger and cargo services of CP Air and Air Canada; that the applicant discloses no tangible evidence that the service is required to meet the public convenience and necessity; and that the applicant's further submissions revealing a proposed doubling of capacity (from one DC-8 to two) provide increased doubt as to its forecasted traffic and revenue and increases the likelihood of significantly more diversion from existing transcontinental services.

En réplique, la requérante expose que CP Air ne peut comparer les services de fret en place avec ceux qu'elle se propose d'exploiter lesquels sont des services de livraison de nuit conteneurisés et palettisés, que n'offrent pas actuellement les transporteurs en place; la requérante ajoute que la majeure partie des marchés détournés proviendra des secteurs ferroviaire et routier comme il est conclu dans l'étude de marché préparée par les experts- conseils; que l'appui qu'elle a reçu en faveur de la requête constitue une preuve que le service accommodera le public et répondra à ses besoins; et que la diversion du trafic de CP Air et d'Air Canada sera minime si l'on tient compte du fait qu'environ 8 p. cent des revenus totaux du réseau de CP Air proviennent des ventes de fret aérien.

Dans son intervention, Nordair Ltée - Nordair Ltd. soutient qu'elle est autorisée à exploiter un service de la classe 1 en vue de transporter des passagers, des marchandises et du courrier entre, notamment, Montréal, Toronto et Winnipeg et qu'elle est quand même limitée en termes de capacité qu'elle peut offrir entre ces points; qu'elle a demandé récemment l'autorisation d'exécuter un quatrième vol entre Montréal, Toronto et Winnipeg, qui a été accordée dans la *décision n° 5989*; que le nouveau service offre un élément de transport mixte de fret et de passagers de nuit et qu'il a été inauguré le 22 novembre 1979; et que comme le service de nuit qu'offre Swiftair est pratiquement identique à celui qu'assure Nordair Ltée - Nordair Ltd., avec des horaires presque identiques, le service projeté est superflu et ferait double emploi avec le vol actuellement assuré et que la requête ne va donc pas dans l'intérêt du public. Ladite intervenante affirme en outre que les prévisions d'exploitation de la requérante peuvent être optimistes étant donné l'inefficacité de l'appareil choisi.

En réplique, Swiftair maintient qu'elle offrira un type de service différent de celui qu' assure Nordair Ltée - Nordair Ltd.; qu'en outre, elle assurera des services en passant principalement par l'aéroport de Mirabel à Montréal, tandis que le service de Nordair provient de Dorval et n'assure aucune liaison avec l'Ouest canadien au-delà de Winnipeg; que l'étude de marché préparée par la firme d'expert-conseils indique clairement que le marché potentiel de fret aérien justifie le service transcontinental de la classe 3 sollicité; que Swiftair n'a pas arrêté son choix sur le DC-8 à utiliser; que les études

In reply, the applicant submits that CP Air cannot compare existing cargo services with those proposed by the applicant which is a containerized/palletized guaranteed overnight delivery service - something that is not at present offered by existing carriers. The applicant further states that the majority of diversion will be from truck and rail as concluded in the market study prepared by the consultants; that the support tendered for the application is clear proof that the application meets the test of public convenience and necessity; and that the amount of diversion from CP Air and Air Canada's traffic will be minimal, bearing in mind that approximately 8% of CP Air's total system revenue is derived from air cargo sales

In its intervention, Nordair Ltée - Nordair Ltd. submits that it is authorized to provide a Class 1 service of persons, goods and mail serving *inter alia* the points Montreal, Toronto and Winnipeg and yet it is restricted in terms of the amount of capacity it can offer between these points; that it recently requested authority to operate a fourth flight between Montreal, Toronto and Winnipeg which was granted by *Decision No. 5989*; that the new service offers overnight mixed cargo/passenger configuration and was inaugurated November 22, 1979; and that since the service offered by Swiftair is virtually identical to that offered by Nordair Ltée - Nordair Ltd., with practically identical schedules, the service proposed by Swiftair is no longer necessary and would simply parallel and duplicate an existing flight, and the application is therefore not in the public interest. The said intervenor further contends that the applicant's operating estimates may be optimistic in view of the inefficient aircraft it has chosen.

In rebuttal, Swiftair submits that it will be offering a different type of service than that offered by Nordair Ltée - Nordair Ltd.; that in addition, Swiftair will be operating primarily through Montreal's Mirabel Airport, whereas Nordair's service originates at Dorval and does not give any direct western Canadian service beyond Winnipeg; that the market survey undertaken by the consulting firm clearly shows the potential air cargo market justifies the transcontinental Class 3 service applied for; that Swiftair has not definitely decided on the DC-8 series to be used; and that the studies performed and the

effectuées et l'appui en faveur de la requête constituent des preuves de la commodité et des besoins du public.

Northwest Territorial Airways Ltd. s'oppose à la requête pour le motif que celle-ci ainsi que le service projeté présentent des lacunes sur les points importants que sont la capacité d'exploitation, la viabilité et la demande; que Swiftair n'a pas prouvé la nécessité du type de service projeté, qu'il est extrêmement difficile d'affirmer que les allégations générales en faveur de la requête équivalent à s'engager à utiliser un service de fret aérien très coûteux; et que, si à un certain moment, un service de fret aérien transcontinental supplémentaire est requis, ce service devrait être par un transporteur aérien en place qui aura acquis l'expérience nécessaire dans ce domaine.

En réplique, Swiftair expose que Conair, un des principaux actionnaires de Swiftair, a acquis suffisamment d'expérience pour être embauché par cette compagnie pour l'aider dans la gestion; qu'il existe un grand besoin de services de fret spécialisés au Canada et que les études effectuées ainsi que l'appui donné au service projeté en témoignent, et que la prestation du service de la classe 3 de Swiftair n'aura aucune incidence néfaste sur les recettes globales de CP Air ou d'Air Canada ou de tout autre transporteur régional canadien.

Dans son intervention, Pacific Western Airlines Limited affirme que compte tenu du fait qu'Airgo Agency Ltd., compagnie d'expédition de fret, détient 50 p. cent des actions de Swiftair, cette requête vise principalement à satisfaire les besoins de cet organisme; que pour bénéficier du service, le public sera forcé de faire affaires avec un intermédiaire, Airgo Agency Ltd., que Pacific Western Airlines Ltd./Transair offre une capacité de fret amplement suffisante dans le cas de son service quotidien d'avion à réaction entre Winnipeg, Edmonton et Vancouver et que toute dilution de ses revenus de fret sur cette route pourrait entraîner une diminution de la fréquence des services à taux unitaires offerts. L'intervenante précise qu'elle effectue actuellement des études de marché afin de déterminer la viabilité des différents marchés de fret au Canada; qu'une fois ces études terminées, elle prévoit de déposer des requêtes semblables à celles qu'a présentées Swiftair; que les transporteurs en place, tels que Pacific Western Airlines Ltd., devrait avoir la priorité dans la desserte d'autres

support accompanying the application are proof that it meets the test of public convenience and necessity.

Northwest Territorial Airways Ltd. opposed the application on the grounds that the application by Swiftair and the service proposed by it is totally deficient in the critical areas of operational ability, viability and demand; that Swiftair has failed to establish that there is a requirement for the type of service proposed by it, that the translation of general statements of support into the commitment to use high cost air cargo service is extremely difficult; and that, if at some point, a supplementary transcontinental air cargo service is required, such a service should be operated by an existing air carrier which has developed the necessary expertise and history of operation in this area.

In reply, Swiftair submits that Conair, one of the major shareholders of Swiftair, has substantial expertise with which it can assist the operational management to be hired by Swiftair; that there is a great need for a specialized cargo service in Canada and the studies done and the support for Swiftair's proposed service bear this out; and that the successful implementation of Swiftair's Class 3 service as applied for will have no appreciable effect on the total revenue of CP Air or Air Canada or any other Canadian regional carrier.

Pacific Western Airlines Limited, in its intervention, contends that in view of the fact that Airgo Agency Ltd., a freight forwarding company, has a 50% interest in Swiftair, this application is aimed primarily at accommodating the requirements of this agency; that, the public at large, in order to assure accommodation on the service will be obliged to deal via an intermediate, Airgo Agency Limited; that Pacific Western Airlines Limited/Transair offer ample cargo capacity on its daily jet service between Winnipeg - Edmonton - Vancouver and that any dilution of its cargo revenues on this route would result in a potential decrease in frequency of unit toll services offered. The intervenor further submits that it is presently carrying out market studies to determine the viability of various cargo markets within Canada, that pursuant to the completion of these studies, it anticipates it will file applications similar to those filed by Swiftair; that established carriers such as Pacific Western Airlines Limited should be given priority in serving additional cargo

marchés de fret au Canada; et que l'octroi d'une autorisation à un nouveau transporteur qui n'a pas encore fait ses preuves, tel que Swiftair, ne sert pas l'intérêt public et devrait donc être refusé.

En réplique, Swiftair déclare qu'Airgo Agency n'est qu'un simple investisseur dans Swiftair; que le service fonctionne de façon autonome; et que les commissaires de transport, les investisseurs, les courtiers et les compagnies aériennes peuvent utiliser le service; et que si Pacific Western Airlines Limited perdait la totalité de ses revenus de fret entre Edmonton, Winnipeg et Vancouver, cela ne présenterait que 0,001 p. cent du total de ses revenus bruts projetés pour 1979. La requérante affirme en outre que l'étude de marché et l'appui qu'elle a reçu en faveur de sa requête démontrent que le service accommodera le public et répondra à ses besoins; et que la déclaration de Pacific Western Airlines Limited à savoir qu'après étude du marché potentiel de fret, elle prévoit de déposer des requêtes similaires à celles de Swiftair, vient confirmer sa propre étude de marché, mais que la suggestion selon laquelle Pacific Western Airlines Limited devrait avoir la priorité dans la desserte des marchés d'affrètement supplémentaires, va à l'encontre des récentes lignes directrices de la politique du ministre des Transports.

Quebecair s'oppose à la requête pour le motif qu'elle détient un permis de la classe 4, assuré au moyen d'aéronefs du groupe G, en vertu duquel elle utilise un Hercules L100-20 et est en mesure de desservir tous les points énumérés dans la requête de Swiftair; qu'en outre, il existe plusieurs transporteurs régionaux et nationaux des classes 1 et 4 qui pourraient satisfaire la demande entre les points que Swiftair projette de desservir; que les prévisions de la requérante ne sont pas fondées sur une étude de marché à l'échelle du pays et que l'appui auquel elle fait allusion est en réalité un appui en faveur de la demande d'un service de la classe 5 pour lequel Conair Aviation et Airgo Agency ont présenté une offre et ne devrait pas être considéré dans la requête actuelle de Swiftair; et que la requérante n'a pas prouvé que le service projeté accommodera le public et répondra à ses besoins.

Dans sa réplique, la requérante affirme que Quebecair dispose d'un Hercules L100-20 qu'elle loue à la Commission de l'Energie de la Baie James et qu'elle utilise par contrat et que lorsque ce contrat expirera, Quebecair ne sera en

markets within Canada; and that the licensing of a new and unproven carrier such as Swiftair is not in the public interest and should, therefore, be denied.

In reply, Swiftair submits that Airgo Agency is merely an investor in Swiftair; that the service will function as an independent one; and freight forwarders, consolidators, brokers and airlines can use the service; and that if Pacific Western Airlines Limited lost 100% of the cargo revenue between the city pairs Edmonton - Winnipeg - Vancouver it would only represent 001% of the total 1979 projected gross revenues of the intervenor. The applicant further states that the market study and support accompanying the application are ample proof that the service meets the test of the public convenience and necessity; and that Pacific Western Airlines Limited's statement that after it studies the potential cargo market it anticipates filing applications similar to Swiftair's is clear confirmation of Swiftair's own market study but the suggestion that Pacific Western Airlines Limited should be given priority in serving additional charter markets is not in keeping with the Minister of Transport's recent policy guidelines.

Quebecair opposes the application on the grounds that it has a Class 4 Group G licence under which it operates a Hercules L100-20 and is in the position to serve the demand for all of the points listed in Swiftair's application; that, moreover, there are several national and regional Class 1 and Class 4 carriers who could satisfy the cargo demand between the points proposed to be served by Swiftair; that the applicant's forecasts are not based on a national market study and the support to which it refers is actually support for the application for a Class 5 service tendered by Conair Aviation and Airgo Agency and should not be considered in the current application by Swiftair, and that the applicant has not demonstrated that the proposed service is required in the public convenience and necessity.

The applicant, in reply, states that Quebecair has one Hercules L100-20 aircraft on lease to the James Bay Energy Commission and operates same under contract, that when this contract ceases, Quebecair will only be able to operate the

mesure d'utiliser l'appareil que dans le cadre d'affrètements, services différents de celui de la classe 3 que propose Swiftair; et que les études effectuées par et pour la requérante laissent entrevoir le développement d'un vaste marché dans le domaine du fret aérien. La requérante ajoute que les lettres à l'appui dont elle fait mention sont pertinentes dans le cas de la présente requête ainsi que dans celui de la demande de Conair Aviation et d'Airgo Agency pour un service de la classe 5; que ces lettres témoignent de la nécessité d'un service de fret assuré pour le transport urgent des marchandises entre différents tronçons de routes demandés; que le Comité des transports aériens n'a pas nié que ces lettres peuvent être utilisées dans la présente requête, et que le service projeté va dans l'intérêt public et n'aura pas d'effet notable sur les revenus globaux d'Air Canada, de CP Air ou de tout autre transporteur régional canadien.

Hercules on a single entity Class 4 charter basis, which is a different type of service to the Class 3 proposed by Swiftair; and that studies conducted by and for the applicant indicate a large developing market in the air cargo area. The applicant also states that the support letters referred to by the applicant are relevant to this application as well as to the previous application by Conair Aviation and Airgo Agency for a Class 5; that these letters verify the need for a guaranteed cargo service to move time-sensitive goods between the various route segments applied for; that the Air Transport Committee has not denied that these letters can be used in the current application; and that the proposed service is in the public interest and will have no appreciable effects on the total revenue of Air Canada, CP Air or any other Canadian regional carrier.

Après étude de la requête, des documents à l'appui et des interventions mentionnées, le Comité note que le service projeté est d'un type différent de celui qu'assurent actuellement les transporteurs de ligne principale et régionaux du Canada; en d'autres termes, ce service sera réservé à un fret spécialisé et comportera un transport de nuit assuré. Il estime en outre que l'appui accordé par des entreprises et l'étude de marché de la requérante justifient amplement l'agrément de la requête. En conséquence, il est convaincu que la requérante a prouvé que le service aérien commercial projeté accommodera le public et répondra à ses besoins présents et futurs.

The Committee has considered the application, the material in support thereof and the interventions referred to. The Committee notes that the proposed service is of a different type to that which is presently offered by Mainline and Regional carriers in Canada; in that, it will be a service dedicated solely to specialized cargo, with guaranteed overnight service. The Committee is of the opinion that the applicant has submitted sufficient evidence, which is indicated in the support from businesses, as well as in the market study, to warrant the granting of the application. Accordingly, the Committee is satisfied that the applicant has established that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity.

Est par la présente agréée la requête déposée par Swiftair Cargo Limited en autorisation d'exploiter un service aérien commercial de la classe 3, entre points déterminés, en vue de transporter des marchandises seulement entre Montréal, Dorval/Mirabel (Québec), Toronto (Ontario), Winnipeg (Manitoba), Edmonton (Alberta), et Abbotsford/Vancouver (Colombie-Britannique), au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe G; et le permis sera délivré dès que la requérante se sera conformée aux exigences applicables, notamment à celles du financement et du dépôt de documents, posées par le Comité.

The application by Swiftair Cargo Limited for authority to operate a Class 3 Specific Point commercial air service carrying goods only serving the points Montreal (Dorval/Mirabel), Quebec; Toronto, Ontario; Winnipeg, Manitoba; Edmonton, Alberta; and Abbotsford/Vancouver, British Columbia, using fixed wing aircraft in Group G is hereby approved, and licence will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

Le permis qui sera délivré en application de la présente décision portera les conditions énoncées au paragraphe 20(1) du *Règlement sur les*

The Licence to be issued in pursuance of this Decision shall contain the conditions set out in subsection 20(1) of the *Air Carrier Regulations*,

transporteurs aériens, C.R.C., 1978, chap. 3, ainsi que les conditions supplémentaires suivantes:

Dans son exploitation, la titulaire est limitée au transport du fret seulement.

Dans son exploitation, la titulaire est limitée à l'utilisation d'aéronefs à voilure fixe du groupe G.

C.R.C., 1978, c.3, and the following additional conditions:

The Licensee is restricted in its operation to cargo only.

The Licensee is restricted in its operations to the use of fixed wing aircraft in Group G.

Relative à la requête présentée par Crosbie-Bristow Helicopters Limited en autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Saint-Jean (Terre-Neuve), un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement), au moyen d'aéronefs à voilure tournante des groupes C et D.

Répertorié: Crosbie-Bristow Helicopters Limited

Comité des transports aériens: M.D. Armstrong (président), E.H. LaBorde, R. Azzie, J.G. Drainville et P. Langlois.

Ordonnance n°: 1980-A-280
Date de l'ordonnance: le 22 mai 1980
Dossier n°: 2-C613-1

Transport aérien - Pratique et procedure - Requête en autorisation d'exploiter un service aérien - Demande en vue de retirer la requête - Adjudication des dépens - Dérogation à la pratique établie du Comité.

In the matter of an application by Crosbie-Bristow Helicopters Limited for authority to operate a Class 4 Charter commercial air service using rotating wing aircraft in Groups C and D from a base at St. John's, Newfoundland.

Indexed as: Crosbie-Bristow Helicopters Limited

Air Transport Committee: M.D. Armstrong (Chairman), E.H. LaBorde, R. Azzie, J.G. Drainville and P. Langlois.

Order No.: 1980-A-280
Date of Order: May 22, 1980
File No.: 2-C613-1

Air Transport - Practice and procedure - Licence application - Application to withdraw - Award of costs - Departure from established practice of the Committee.

ORDONNANCE

Voici le libellé d'une décision et d'une ordonnance rendues à l'issue d'une audience tenue le 6 mai 1980 à Hull (Québec). Le jury, que présidait M. M.D. Armstrong, se composait des commissaires E.H. LaBorde, R. Azzie, G. Drainville et P. Langlois.

[Traduction]

Le président: Le jury a étudié la demande présentée par Crosbie-Bristow Helicopters Limited en vue de retirer sa requête en autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Saint-Jean (Terre-Neuve), un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement), au moyen d'aéronefs à voilure tournante des groupes C et D. Il a en outre examiné les commentaires et les contre-propositions des intervenantes en ce qui a trait non seulement à la question du retrait de la requête, mais aussi à l'adjudication des dépens en faveur des intervenantes.

Le jury a décidé d'autoriser Crosbie-Bristow Helicopters Limited à retirer sa requête.

ORDER

The following is the text of a Decision and an Order delivered from the bench at a public hearing held in Hull, Quebec, on May 6, 1980. The panel consisted of Mr. M.D. Armstrong, Chairman, and Commissioners E.H. LaBorde, R. Azzie, G. Drainville and P. Langlois.

The Chairman: The Panel has considered Crosbie-Bristow Helicopters Limited's Application to withdraw its Application for a licence to operate a Class 4 Charter Commercial Air Service using rotating wing aircraft in Group C and D from a base at St. John's, Newfoundland. It has also considered the comments and counter proposals of the interveners which not only dealt with the question of withdrawal of the Application, but also with the award of costs to the interveners.

The Panel has decided to grant Crosbie-Bristow Helicopters Limited leave to withdraw the Application for a licence.

Quant aux dépens, il estime que certains aspects de l'affaire justifient une dérogation à la pratique établie du Comité des transports aériens voulant que normalement des frais ne soient pas adjugés. Cette prise de position est fondée notamment sur le fait que la requérante a omis de donner un avis raisonnable de son intention de ne pas donner suite à sa requête au cours de l'audience publique prévue spécialement à cet égard, de sorte que la Commission et les parties présentes à l'audience ont engagé inutilement des frais importants.

Le Comité ordonne donc par les présentes à Crosbie-Bristow Helicopters Limited de payer les frais suivants: 1) dépenses d'hébergement et de restauration engagées par les cadres, le personnel, les avocats et les témoins des intervenantes dans le cadre de l'audience d'aujourd'hui; 2) $2 000 pour les services de chaque avocat représentant les intervenantes à l'audience d'aujourd'hui; et 3) $2 000 pour les frais d'audience subis par la C.C.T.

Les demandes d'indemnité doivent être présentées au Comité des transports aériens pour certification avec paiement, lequel doit se faire dans les trente jours suivant la certification.

In the matter of costs, the Panel has concluded that there are aspects of this case which justify a departure from the established practice of the Air Transport Committee of not awarding costs. These aspects include the Applicant's failure to give reasonable notice of its intention not to proceed with its Application at the public hearing which was arranged especially to consider it, and its causing the Commission and other parties present at the Hearing to incur considerable expense, by failing to proceed with its case when called upon to do so.

The Committee hereby orders Crosbie-Bristow Helicopters Limited to pay the following costs: (1) travelling, accommodation and meal expenses actually incurred in attending today's Hearing by officers and staff of the interveners, their counsel and witnesses; (2) $2,000 in respect of the services of each counsel representing the interveners at today's Hearing; and (3) $2,000 in respect of out-of-pocket costs incurred by the CTC for Hearing facilities.

Details of all amounts claimed are to be submitted to the ATC, the Air Transport Committee for certification prior to payment, and actual payment shall be made within 30 days of such certification.

Requête présentée par Frontier Airlines, Inc. en autorisation d'exploiter, au moyen d'aéronefs du groupe F, un service aérien commercial international régulier de la classe 9-2 destiné au transport de personnes, de marchandises et de courrier entre points déterminés, à savoir Saskatoon et Régina (Saskatchewan) au Canada, et Minot (Dakota du Nord) aux États-Unis d'Amérique.

Répertorié: Frontier Airlines, Inc.

Comité des transports aériens: M.D. Armstrong (président), E.H. LaBorde, P. Langlois, J.M. McDonough, J.G. Drainville et B.R. Wolfe.

Décision n°: 6160
Date de la décision: le 4 juillet 1980
Dossier n°: 2-F100-6

Transport aérien - Demande de permis - Service aérien commercial international entre points déterminés - Preuve d'un service transfrontalier créant une correspondance pour des destinations éloignées aux États-Unis - Accord de route Canado-Américain et échange de notes - Principes de courtoisie internationale et de réciprocité.

Frontier Airlines, Inc., un transporteur américain, a demandé au Comité des transports aériens (Comité) l'autorisation d'exploiter un service aller-retour quotidien entre Saskatoon et Régina (Saskatchewan), et Minot (Dakota du Nord). A l'appui de sa requête, la requérante a fait valoir que ce dernier point servira éventuellement de point de correspondance pour une liaison avec le Sud-Ouest des États-Unis; qu'il existe une grande communauté d'intérêts entre la Saskatchewan et les États frontaliers qu'elle dessert; et que la route projetée est régionale ou local (nécessitée par les besoins du commerce) aux termes de l'échange de notes entre les gouvernements du Canada et des États-Unis. Les intervenants se sont opposés à la requête aux motifs que la ligne projetée est non pas locale mais bien nationale, et qu'il était évident que la demande pour un tel service était insuffisante. Les intervenants ont également fait valoir que l'approbation de cette requête entrainerait le détournement d'une partie du trafic transfrontière.

Décision: *Lorsqu'il s'agit de décider si un service est par nature local ou régional, il importe de prendre en ligne de compte la nature des activités projetées, les autres activités du transporteur et du trafic visé, ainsi que le rapport entre le service*

Frontier Airlines, Inc. - Application for authority to operate a Class 9-2 International Regular Specific Point commercial air service to transport persons, goods and mail, serving the points Saskatoon and Regina, Saskatchewan, Canada and Minot, North Dakota, United States of America, using aircraft in Group F.

Indexed as: Frontier Airlines, Inc.

Air Transport Committee: M.D. Armstrong (Chairman), E.H. LaBorde, P. Langlois, J.M. McDonough, J.G. Drainville and B.R. Wolfe.

Decision No.: 6160
Date of Decision: July 4, 1980
File No.: 2-F100-6

Air transport - Licence application - International specific point commercial air service - Evidence of a transborder service connecting with distant points in the United States - Route agreement and Exchange of Notes between Canada and the U.S. - Principles of comity and reciprocity.

Frontier Airlines, Inc., a United States carrier, applied to the Air Transport Committee (the Committee) for authority to operate a daily round trip service between Saskatoon and Regina, Saskatchewan and Minot, North Dakota. In support of its application, Frontier submitted that the latter point would eventually serve as a gateway to the southwestern United States; that a strong community of interest was present between the province of Saskatchewan and the bordering states it already served; and that the proposed route was a regional or local service (required for the needs of commerce) within the terms of the Exchange of Notes between the Governments of Canada and the United States. Interveners opposed the application on the grounds that the proposed service would be a trunk route for which a lack of demand was evident and that if approved, would result in a diversion of existing transborder traffic services.

Decision: *In considering whether a service is of a regional and local nature, regard must be given to the nature of the operations proposed, the other operations of the carrier and traffic involved, and the relationship of the proposed service to services*

projeté et les services spécifiquement autorisés par ledit Accord relatif aux transports aériens. Bien que la communauté d'intérêts soit minime et que la ligne en question ne constitue pas un service local ou régional aux termes des notes échangées, cette ligne représente pour la requérante un marché qui dépasse de beaucoup "le trafic local et régional" qu'elle attirera, en ce qu'elle permettra, en passant par Minot, de relier Saskatoon et Régina à des destinations éloignées aux États-Unis. Le Comité a aussi ajouté que le permis dépendait de l'inclusion de cette liaison à l'Accord canado-américain relatif aux transports aériens.

Décisions et ordonnances citées

Décision n° 4324 du C.T.A., datée du 29 septembre 1975
Ordonnance n° 1979-A-16 du C.T.A., datée du 15 janvier 1979
Ordonnance n° 1980-A-63 du C.T.A., datée du 1er février 1980
Ordonnance n° 76-9-125 du C.A.B., datée du 22 septembre 1976

Lois citées

Federal Aviation Act, 1958, 49 U.S.C. App. § 1301

Règlements cités

Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, chap. 3, art. 20(1)

DÉCISION

Frontier Airlines, Inc. a demandé au Comité des transports aériens l'autorisation d'exploiter le service aérien commercial énoncé dans l'intitulé.

Avis de la requête a été donné dans le *Leader Post* de Régina et le *Star Phoenix* de Saskatoon, et signifié aux transporteurs aériens concernés et aux autres intéressés. À la suite dudit avis, Canadian Pacific Airlines* et Pacific Western Airlines** ont déposé des interventions à l'encontre de l'agrément de la requête auprès du Comité. Celui-ci a par ailleurs reçu à l'appui des

* Canadian Pacific Airlines Limited qui exerce ses activités sous la raison sociale de CP Air (ci-après appelée CP Air)

** Pacific Western Airlines Limited (PWA)

specifically authorized by the said Air Transport Agreement. While the community of interest is minimal and the route does not qualify as a local and regional air service within the intent of the Notes, its value far exceeds the "local and regional traffic" it will attract in that it will link Regina and Saskatoon, through Minot, with distant points in the U.S. The Committee also held that the licence be conditional upon the route being added to the Canada - United States Air Transport Agreement.

Decisions and Orders referred to

A.T.C. Decision No. 4324 dated September 29, 1975
A.T.C. Order No. 1979-A-16 dated January 15, 1979
A.T.C. Order No. 1980-A-63 dated February 1, 1980
C.A.B. Order No. 76-9-125 dated September 22, 1976

Statutes referred to

Federal Aviation Act, 1958, 49 U.S.C. App. § 1301

Regulations referred to

Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, c. 3, s. 20(1)

DECISION

Frontier Airlines, Inc. has applied to the Air Transport Committee for authority to operate the commercial air service set out in the title hereto.

Notice of the application was published in the Regina "Leader Post" and the Saskatoon "Star Phoenix" and copies of the said Notice were sent to interested air carriers and others. Pursuant to the said Notice, interventions opposing the granting of the application were filed with the Committee by Canadian Pacific Airlines* and Pacific Western Airlines.** Interven-

* Canadian Pacific Airlines Limited carrying on business under the firm name and style of CP Air (hereinafter referred to as CP Air)

** Pacific Western Airlines Limited (PWA)

interventions de la part du Transportation Agency de la Saskachewan et de l'Alliance of Canadian Travel Associations au nom de la Saskatchewan Association of Travel Agents, ainsi que de nombreuses lettres (voir annexe 1)

La requérante fait valoir qu'elle est une société constitué en vertu des lois de l'État du Nevada et qu'elle est autorisée par le *Civil Aeronautics Board* à exploiter un vaste réseau de lignes aériennes dans les États du Centre, du Sud et de l'Ouest des États-Unis d'Amérique. Elle précise en outre qu'elle est titulaire du permis A.T.C. 2322/74(N) qui l'autorise à exploiter un service aérien commercial international à horaire fixe de la classe 8 destiné au transport de personnes, de marchandises et de courrier entre les points Bismark/Minot (Dakota du Nord) aux États-Unis d'Amérique, et Winnipeg (Manitoba) au Canada, ainsi que du permis A.T.C. 3058/79(N) qui l'autorise à exploiter aux mêmes fins un autre service de la classe 8 entre Spokane (Washington) aux États-Unis d'Amérique, et Vancouver (Colombie-Britannique) au Canada.

L'*ordonnance n° 76-9-125* du *Civil Aeronautics Board* en date du 22 septembre 1976 dispensait Frontier Airlines, Inc. de l'application des dispositions de l'article 401 du *Federal Aviation Act de 1958* (dans sa forme modifiée) et lui permettait ainsi d'assurer un service, avec ou sans escale à Régina, entre Minot (Dakota du Nord) et Saskatoon (Saskatchewan), à la condition que tous les vols desservent Minot. Frontier n'a jamais institué ce service. Dans son *ordonnance n° 79-10-113* du 19 octobre 1979, le *Civil Aeronautics Board* accordait de nouveau la dispense susmentionnée; pour une période de deux ans, à la demande de Frontier.

La requérante se propose d'utiliser un Boeing 737 de 106 places sur la ligne en question et d'offrir un service aller- retour quotidien, précisant précisant qu'elle assurera un service de transporteur unique à destination de points du Sud-Ouest des États-Unis et le premier service par avion direct à destination de Denver, où elle entend offrir des correspondances directes multiples avec d'autres transporteurs américains. Frontier souligne qu'elle n'assurera aucune liaison directe entre la Saskatchewan et les États-Unis; que les passagers de Régina et de Saskatoon doivent généralement voyager via Calgary ou Edmonton, faisant observer que son

tions in support were filed by the Transportation Agency of Saskatchewan and the Alliance of Canadian Travel Associations on behalf of the Saskatchewan Association of Travel Agents. Numerous other letters of support, in favour of granting the application, were received as indicated in the attached Appendix 1.

The Applicant states that it is a corporation organized and existing under the laws of the State of Nevada and is authorized by the *Civil Aeronautics Board* to operate a wide network of air services within the central, southern and western States in the United States of America. In addition, the corporation already holds Licence No. A.T.C. 2322/74(N) which authorizes a Class 8 International Scheduled commercial air service to transport persons, goods and mail between the points Bismark/Minot, North Dakota, U.S.A. and Winnipeg, Manitoba, Canada, and Licence No. ATC 3058/79(N), which authorizes a Class 8 International Scheduled commercial air service to transport persons, goods and mail between the points Spokane, Washington, U.S.A. and Vancouver, British Columbia, Canada.

By *Order 76-9-125* dated September 22, 1976, the *Civil Aeronautics Board* granted Frontier Airlines Inc. an exemption from the provisions of Section 401 of the *Federal Aviation Act of 1958* (amended) to provide service between Minot, North Dakota and Saskatoon, either nonstop or via Regina, provided that all flights serve Minot. Frontier has never instituted this service. On August 14, 1978, Frontier filed for renewal of the exemption authority granted in 1976 and this was approved by Order 79-10-113 of the *Civil Aeronautics Board* dated October 19, 1979, for a period of two years.

The Applicant proposes to use a 106-seat Boeing 737 aircraft on this route, offering daily round-trip service, and points out that it will provide one-carrier service to south-western United States points and the first through-plane service to Denver and, at this point, provide multiple direct connections to other U.S. carriers. The Applicant also points out that there is no direct air transportation between Saskatchewan points and points in the United States; that Regina/Saskatoon passengers must generally travel via Calgary or Edmonton, and stresses that its route structure extends into those States which have a common border with

réseau routier s'étend aux États ayant une frontière commune avec la Saskatchewan. La requérante fait aussi valoir qu'il n'existe aucun service transfrontière de trains de voyageurs; que malgré l'absence de services publics de voyageurs entre la Saskatchewan et les États frontaliers, on note une grande communauté d'intérêts, comme en fait foi le nombre considérable de passages de voitures de tourisme à la frontière.

Frontier ajoute que cette communauté d'intérêts existe aussi dans les secteurs de l'extraction d'uranium et de potasse, de l'exploration pétrolière et de la fabrication de produits pétroliers, de l'agriculture et des transports.

Selon la requérante, la route projetée est régionale ou locale, aux termes des notes L-9 et n° 278 en date du 17 janvier 1966, échangées par les gouvernements du Canada et des États-Unis. Lesdites notes prévoient la prestation de services aériens transfrontières, définis comme régionaux ou locaux, entre les deux pays. Norcanair a demandé, conformément à ces notes, aux autorités aéronautiques canadiennes et américaines la permission d'exploiter un service transfrontières au moyen de F-27 entre Régina et Minot, requête agréée par la *décision n° 4324 du C.T.A.* et par l'*ordonnance n° 76-8-139 du C.A.B.* Norcanair a inauguré son service en novembre 1976 et l'a exploité de façon régulière en 1977 et 1978, mais en a demandé la suspension au Comité des transports aériens en décembre 1978, en raison de coefficients d'occupation très faibles (25,9 p. 100 en 1977 et 28,6 p. 100 en 1978). Dans son *ordonnance n° 1979-A-16*, le Comité a approuvé la suspension demandée qui a pris effet en janvier 1979. Norcanair n'ayant pas repris son service dans le délai d'un an prescrit, celui-ci a été annulé en février 1980 par l'*ordonnance n° 1980-A-63*.

En intervention, Pacific Western Airlines et CP Air soutiennent que la ligne projetée est non pas locale mais bien nationale et qu'on ne peut en l'espèce s'appuyer sur l'échange de notes. Les deux transporteurs font également valoir que la décision de Norcanair d'annuler son service transfrontière révèle une demande insuffisante en ce qui a trait à la desserte de Minot. Pacific Western Airlines ajoute que le service projeté détournerait une partie du trafic à destination de Denver et de points plus éloignés, via Calgary ou Winnipeg, ce qui entraînerait des pertes de revenue pour elle et Air Canada. CP Air sou-

Saskatchewan. Similarly, there are no transborder rail passenger services. The Applicant further states that, notwithstanding this lack of public passenger services between Saskatchewan and the bordering States, there is a strong community of interest, as evidenced by the large number of passenger vehicle border crossings.

A considerable community of interest exists also in the area of uranium, potash, petroleum products, oil exploration, agriculture and transport.

It is the Applicant's understanding that the proposed route constitutes a regional or local service route pursuant to Notes L-9 and No. 278, both dated January 17, 1966, as exchanged between the government of Canada and the United States. Notes L-9 and No. 278 provide for transborder air services of a regional and local nature between Canada and the United States. Pursuant to these Notes, Norcanair applied to the aviation authorities in Canada and the United States to operate the transborder service using F-27 aircraft between the points Regina and Minot. This application was approved by *A.T.C. Decision No. 4324* and *C.A.B. Order 76-8-139*. Norcanair commenced service in November, 1976, and operated it on a regular basis through 1977 and 1978, and, in December, 1978, applied to the Air Transport Committee to suspend service on the basis of extremely poor load factors (25.9% in 1977 and 28.6% in 1978). The Committee approved the suspension by *Order 1979-A-16*, and the service was suspended in January, 1979. When Norcanair failed to reintroduce the service within one year the licence was cancelled by *Order No. 1980-A-63* in February, 1980.

Pacific Western Airlines and CP Air both opposed this application, both arguing that the proposed service will be a trunk route, not a local route and should not be considered under the Exchange of Notes. Also, both carriers pointed out that Norcanair's decision to cancel its transborder service reveals a lack of demand for service to Minot. Pacific Western Airlines, in addition, claims that the proposed service would divert traffic which now travels to Denver and points beyond via Calgary or Winnipeg, resulting in a loss of revenue to Pacific Western Airlines and Air Canada. CP Air also pointed out that ap-

ligne que l'agrément de la requête porterait atteinte au pouvoir de négociation du Canada en vue de l'obtention de droits d'une valeur économique égale dans le cadre des services transfrontières.

En réplique, Frontier fait observer que ni Pacific Western ni CP Air ne semblent disposées à assurer un service aérien entre Saskatoon, Régina et Minot, rappelant les nombreuses lettres envoyées à l'appui de sa requête et ajoutant qu'à son avis, l'agrément de son projet ne nuirait pas au pouvoir de négociation du Canada aux négociations bilatérales.

Après l'étude de la requête, des documents qui l'accompagnaient et des interventions susmentionnées, le Comité conclut ce qui suit:

La ligne Minot-Régina/Saskatoon, exploitée au moyen d'aéronefs d'un groupe approprié et selon une fréquence susceptible de répondre à la demande locale entre les trois points précités, constitue une route locale ou régionale, d'après notre interprétation des notes L-9 et n° 278 qui prévoient *entre autres* ce qui suit:

> En plus des services prévus aux termes du présent Accord, les besoins du commerce pourront nécessiter l'établissement d'autres services aériens de nature régionale et locale entre les territoires des deux pays pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou ensemble. Par conséquent, lorsque les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes autoriseront une entreprise ou des entreprises à exploiter de tels services supplémentaires, lesdites entreprises pourront adresser aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante une demande d'autorisation en vue d'exploiter ces services. Les autorités en question examineront question examineront ces demandes avec diligence et accorderont s'il convient le permis d'exploitation. Les services supplémentaires pourront être inaugurés dès que les autorités aéronautiques des deux pays auront donné leur consentement à cet égard.

Le Comité en est venu à cette conclusion et a ainsi agréé la requête déposée par Norcanair en autorisation d'exploiter pareil service aérien sur

proval of this application would prejudice Canada's ability to negotiate transboarder traffic rights of equal economic value.

Frontier responded to these two interventions in opposition, noting that neither Pacific Western nor CP Air seemed prepared to provide air service between Saskatoon, Regina and Minot, and drew attention to the numerous letters in support of the application and expressed its view that, by approving the application, Canada's position in the bilateral negotiations would not be jeopardized.

The Committee has considered the application, the material in support thereof and the interventions referred to, and concludes as follows:

The Minot-Regina/Saskatoon route, operated with appropriate aircraft and frequency to satisfy the local traffic requirements of the three named points, would qualify for consideration as a local or regional route under our interpretation of Notes L-9 and No. 278, which provide, *inter alia*:

> In addition to the services provided for in the Agreement, the needs of commerce may require other air services of a regional and local nature between the territories of the two countries for the carriage of passengers, cargo and mail separately or in combination. Accordingly, when the Aeronautical authorities of either contracting party authorize an airline or airlines to operate such additional services, such airline or airlines may apply to the Aeronautical authorities of the other contracting party for authority to operate such services. Those authorities shall act expeditiously upon any application, and as appropriate, give favourable consideration thereto. Upon approval by the Aeronautical authorities of both countries, such services may be put into operation.

Indeed, the Committee made such a finding and approved the Norcanair application to operate such an air service on the same route. However,

la même route. Toutefois, lorsqu'il s'agit de décider si un service est par nature local ou régional, il importe de prendre en compte la nature des activités projetées, des autres activités du transporteur et du trafic visé, ainsi que le rapport entre le service projeté et les services spécifiquement autorisés par ledit Accord relatif aux transports aériens. La requérante se propose d'exploiter un service Saskatoon-Régina- Minot-Denver au moyen d'un même B-737, et prévoit qu'au cours du premier exercice stabilisé (7e et 18e mois), 776 passagers payant seulement sur 29 599 entre Minot et Régina/Saskatoon commenceront ou termineront leur voyage à Minot. Frontier déclare que 22 050 passagers payants, c'est-à-dire environ 75 p. 100 du trafic prévu au cours du premier exercice stabilisé, commenceront ou termineront leur voyage à Denver, Las Vegas, Phoenix ou Dallas/Fort Worth, lesquels points font partie du réseau de la requérante.

Il est évident que Minot servira de point de correspondance afin de relier Régina et Saskatoon avec un certain nombre de destinations plus éloignées, susceptibles de générer un trafic beaucoup plus important, et que la communauté d'intérêts entre Régina/Saskatoon et Minot est en soi minime sur le plan du transport aérien. En conséquence, le Comité estime que conformément au projet d'exploitation de la requérante, la ligne en question ne constitue pas un service local or régional aux termes des notes échangées entre les gouvernements du Canada et des États-Unis.

Le Comité reconnaît par ailleurs l'absence d'une liaison aérienne transfrontière desservant les deux principales villes de la Saskatchewan, le grand intérêt que manifeste le public à l'égard du service projeté, et le fait qu'un tel service pour être viable doit être intégré au réseau intérieur, tout au moins pendant son stade initial. Le Comité estime que la ligne en question représente pour la requérante un marché qui dépasse de beaucoup le trafic local et régional qu'elle attirera et que cette route (ou une autre route desservant les têtes de ligne précitées et traduisant mieux la réelle communauté d'intérêts que la requérante entend satisfaire) devra à long terme être négociée en tant que route convenue dans tout projet d'extension de routes devant être desservies par des transporteurs américains et canadiens, aux termes d'un accord canado-américain modifié.

in considering whether a service is of a regional and local nature, regard must be had to the nature of the operations proposed, the other operations of the carrier and traffic involved, and the relationship of the proposed service to services specifically authorized by the said Air Transport Agreement. The applicant proposed to operate through-plane service with B-737 aircraft, Saskatoon-Regina-Minot-Denver, and in its application estimates that in the first stabilized year of service (7th-18th month) only 776 revenue passengers out of a total of 29,599 between Minot and Regina/Saskatoon will originate or terminate their journeys at Minot. The applicant states that 22,050 revenue passengers, or approximately 75% of the number to be carried in the first stabilized year, will originate or terminate their journeys at Denver, Las Vegas, Phoenix or Dallas/Fort Worth (all points on Frontier's route network).

It is clear that Minot will be used by Frontier as a gateway to convenience to link Regina and Saskatoon with a number of more distant points having much higher traffic generating potential, and that the community of interest between Regina/Saskatoon and Minot per se is minimal in terms of potential air travel. It is accordingly the view of the Committee that the route, in the way it is proposed to be served, does not qualify as a local and regional air service within the intent of the Exchange of Notes.

However the Committee recognizes the lack of a transborder air link serving the two principal cities of Saskatchewan, the strong public inter est in establishment of an air service as proposed by the applicant, and the fact that, at least in the initial stage, such a service must be integrated into the domestic route network in order to be viable. In the view of the Committee the value of the route to the applicant far exceeds the "local and regional" traffic it will attract and the route (or another route with named terminals more accurately describing the true community of interest being served) shall in the longer term be negotiated as an Agreed Route in any extension of routes to be served by U.S. and Canadian carriers under an amended Canada-U.S. Route Agreement.

Le Comité ne peut prévoir quand un tel échange aura lieu, mais estime qu'entre-temps, le service projeté s'impose dans l'intérêt public et que son établissement justifie certaines mesures: le service à destination de Denver, point de correspondance pour des destinations plus éloignées, est une prestation supplémentaire. Conformément aux principes de courtoisie internationale et de réciprocité, le Comité accorde donc l'autorisation demandée.

Bien que le service ne soit pas prévu par l'Accord et ne soit pas admissible aux termes des notes échangées, le Comité estime que Frontier Airlines, dans son exploitation, sera assujettie aux prescriptions des articles VIII, IX, X et XI de l'Accord relatif aux transports aériens conclu entre le gouvernement canadien et le gouvernement des États-Unis d'Amérique en janvier 1966 et aura droit aux privilèges octroyés. Frontier Airlines devra en outre remplir et déposer dans les sept jours suivant la fin de chaque semaine, une formule 32 "Rapport d'activités quotidiennes aux aérogares".

Conformément à ce qui précède, le Comité, par la présente agrée la requête pour une période de deux ans.

Le permis qui doit être délivré en application de la présente décision portera les conditions énoncées au paragraphe 20(1) du *Règlement sur les transporteurs aériens*, C.R.C. de 1978, chap. 3, ainsi que les conditions suivantes:

Dans son exploitation, la titulaire est limitée à l'utilisation d'aéronefs à voilure fixe du groupe F.

Il est interdit à la titulaire d'acheminer du trafic local entre Régina et Saskatoon.

Si plus d'une tête de ligne est spécifiée à son permis, il est loisible à la titulaire d'exploiter des services à destination d'une ou de l'ensemble de ces têtes de ligne, quel que soit le vol.

À moins de son renouvellement par le Comité, le permis expire dans deux ans à compter de la date de la présente décision. Il incombe à la titulaire d'en demander le renouvellement six mois au moins avant l'expiration.

Although the Committee cannot determine when such as exchange will come about, it finds, in the interim, that the proposed service is required by the present and future public convenience and necessity and justifies some arrangements for establishing the service: the through-plane service to Denver with onward connections provided at this point is an added convenience. Accordingly, and in compliance with the principles of comity and reciprocity, the Committee will grant the requested authorization.

Although the service is not provided for in the Agreement and does not qualify under the Exchange of Notes the Committee finds that while operating the service so authorized Frontier Airlines shall be subject to the obligations and entitled to the privileges of Article VIII, IX, X, and XI of the Air Transport Agreement Between the Government of Canada and the Government of the United States of America of January 1966, and in addition shall be required to complete and file within seven days after the end of each week, form 32 "Daily Airport Activities Report".

Pursuant to the foregoing considerations the Committee hereby approves the application for a period of two years.

The licence to be issued in pursuance of this Decision shall contain the conditions set out in subsection 20(1) of the *Air Carrier Regulations*, C.R.C., 1978, c. 3 and the following additional conditions:

The Licensee is restricted in its operations to the use of Group F fixed wing aircraft.

The Licensee is prohibited from carrying local traffic between the points Regina and Saskatoon.

Where two or more terminal points are named services may be operated to one or all of such terminal points on any or all flights at the option of the licensee.

This licence shall terminate two years from the date of this Decision, unless renewed by the Committee, and the onus shall rest with the licensee to apply for renewal not less than 6 months prior to the said termination date.

L'autorisation accordée par la présente décision peut être annulée par le Comité si à la suite de négociations, pareille liaison devait ne pas figurer dans l'annexe 1 de l'Accord canado-américain relatif aux transports aériens.

La titulaire doit remplir et déposer auprès du Comité, dans les sept jours suivant la fin de chaque semaine, une formule 32 "Rapport d'activités quotidiennes aux aérogares."

Un nouveau permis sera délivré dès que la requérante aura satisfait aux exigences applicables du Comité, notamment à celles visant le dépôt de documents et le financement.

The authority granted by this Decision may be terminated by the Committee if, following negotiation, no such route is added to Schedule I of the Canada - United States Air Transport Agreement.

The licensee shall complete and file with the Committee within seven days after the end of each week, form 32 "Daily Airport Activities Report".

A new document of licence will issue upon compliance by the applicant with the filing, financial and other requirements of the Committee as applicable.

Annexe 1 –
Appendix 1

Lettres à l'appui –
Letters of Support

1. Simon de Jong, M.P., Regina East
2. Clifford Wright, Mayor, City of Saskatoon
3. L.P. Schneider, Mayor, City of Regina
4. J. Wytrykush, Mayor, City of Yorktown
5. City of Minot
6. Regina Chamber of Commerce
7. Minot Chamber of Commerce
8. Saskatchewan Chamber of Commerce
9. Saskatoon Board of Trade
10. Minot Area Development Corporation
11. Tourism Saskatchewan Inc.
12. Regina Tourist and Convention Bureau
13. Saskatoon Tourist and Convention Bureau
14. Heritage Trail Travel Association
15. Prairie Valleys Travel Association
16. Woodland Park Travel Association
17. Saskatchewan Association of Travel Agents
18. Northern Saskatchewan Outfitters Association
19. Red's Camps Ltd.
20. Coopers' Wadin Bay Outfitters
21. Siemens Camps
22. Thompson's Camps (1978) Ltd.
23. D&D Camps Ltd.
24. Canadian Western Agribition
25. Leon's Manufacturing Co. Ltd.
26. Senstek Ltd.
27. Fairford Industries Ltd.
28. Rite Way Mfg. Co. Ltd.
29. Crest Craft
30. Smith-Roles
31. G.M. Homes (1979) Ltd.
32. Frontier Homes

1. Une requête présentée par Canavia Transit Inc., en autorisation d'exploiter un service aérien commercial à horaire fixe de la classe 1, au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe E, pour acheminer des personnes, des marchandises et du courrier entre Montréal (aéroport Victoria), au Québec, Ottawa (aéroport de Rockcliffe) et Toronto (aéroport de l'île de Toronto), en Ontario.

2. Une requête présentée par Air Atonabee Limited en autorisation d'exploiter un service aérien commercial régulier de la classe 2, entre l'île de Toronto et Ottawa, en Ontario, au moyen d'aéronefs du groupe C.

3. Une requête présentée par Dash-Air Inc. en autorisation d'exploiter un service aérien commercial à horaire fixe de la classe 1, au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe E, entre l'aéroport de l'île de Toronto et l'aéroport international d'Ottawa, en Ontario, et Montréal (adacport Victoria), au Québec.

4. Une requête présentée par Bradley Air Services Limited en autorisation de modifier le permis A.T.C. 2624 76(NS), qui autorise la titulaire à exploiter, sous la raison sociale de First Air, un service aérien commercial régulier de la classe 2, entre points déterminés, au moyen d'aéronefs du groupe C et d'aéronefs DC-3 du groupe D, pour acheminer des personnes, des marchandises et du courrier entre Ottawa (Ontario) et l'aéroport international de Mirabel (Québec), pour l'autoriser également à desservir l'aéroport de l'île de Toronto et à utiliser des aéronefs du groupe E.

5. Une requête présentée par City Center Airways Limited en autorisation d'exploiter un service aérien commercial à horaire fixe de la classe 1, au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe E, entre l'aéroport de l'île de Toronto et l'aéroport international d'Ottawa, en Ontario, et Montréal (adacport Victoria), au Québec.

1. Application by Canavia Transit Inc. to operate a Class 1 Scheduled commercial air service using fixed wing aircraft in Group E to transport persons, goods and mail between Montreal (Victoria Airport), Quebec; Ottawa (Rockliffe Airport) and Toronto (Island Airport), Ontario.

2. Application by Air Atonabee Limited to operate a Class 2 Regular Specific Point commercial air service using aircraft in Group C serving the points Toronto Island and Ottawa, Ontario.

3. Application by Dash-Air Inc. to operate a Class 1 Scheduled commercial air service using fixed wing aircraft in Group E serving the points Toronto Island Airport, Ottawa International Airport, Ontario and Montreal (Victoria Stolport), Quebec.

4. Application by Bradley Air Services Limited to amend Licence No. A.T.C. 2624/76(NS), (which authorizes the licensee, under the firm name and style of First Air, to operate a Class 2 Regular Specific Point commercial air service, using Group C aircraft and DC-3 aircraft in Group D, to transport persons, goods and mail, serving the points Ottawa, Ontario and Mirabel International Airport, Quebec), by including authority to serve the point Toronto Island Airport and authority to use Group E aircraft.

5. Application by City Center Airways Limited to operate a Class 1 Scheduled commercial air service using fixed wing aircraft in Group E serving the points Toronto Island Airport and Ottawa International Airport, Ontario, and Montreal, Victoria Stolport, Quebec.

Répertorié: "La décision ADAC"

Comité des transports aériens: G. Roberge, c.r. (vice-président), E.H. LaBorde et J.M. McDonough.

Ordonnance n°: 1980-A-549
Date de l'ordonnance: le 17 octobre 1980
Décision n°: 6248
Date de la décision: le 17 octobre 1980
Dossiers n°s: 2-C576-1; 2-A722-10; 2-D223-1; 2-F222-2A; 2-C606-1

Transport aérien - Services aériens utilisant des avions à décollage et atterrissage sur de courtes distances (ADAC) - Pouvoirs de la Commission canadienne des transports de délivrer des permis d'exploitation de services aeriens commerciaux - Constatations en matière de commodite et des besoins du public - Si le critère de l'intérêt public contrebalance le critere de la commodité du public.

Canavia Transit Inc., City Center Airways Limited et Dash-Air Inc. ont presenté des requêtes en autorisation d'exploiter un service aérien commercial à horaire fixe de la classe 1 entre Montréal, Ottawa et Toronto; chacune des trois requérantes a précisé le parc de stationnement Victoria (Montréal), l'aéroport de l'île de Toronto et l'aéroport international d'Ottawa dans leurs requêtes à l'exception de Canavia qui a cité l'aéroport de Rockliffe à Ottawa. Air Atonabee Limited a présenté une requête en autorisation d'exploiter un service aérien commercial régulier de la classe 2 reliant l'aéroport de l'île de Toronto à Ottawa tandis que Bradley Air Services Limited tentait d'ajouter une liaison Toronto-Ottawa a sa voie Ottawa-Mirabel. À l'exception de Air Atonabee et de Bradley Air Services, les requérantes proposaient d'assurer un service de centre-ville à centre-ville dans le cadre d'une opération à décollage et atterrissage courts (ADAC). Des interventions ont été déposées par Air Canada, Nordair, Quebecair et Great Lakes Airlines, soit des transporteurs exploitant des services aériens classiques entre ces divers points.

Air Canada a fait valoir que les besoins de services aériens entre ces points étaient adéquatement satisfaits par les transporteurs classiques existants. Certains intervenants ont ajouté que le Comité des transports aériens (le Comité) devrait se pencher sur la question de la capacité de chacune des requérantes de satisfaire à la compo-

Indexed as: "The STOL Decision"

Air Transport Committee: G. Roberge, Q.C. (Vice-President), E.H. LaBorde and J.M. McDonough.

Order No.: 1980-A-549
Date of Order: October 17, 1980
Decision No.: 6248
Date of Decision: October 17, 1980
File Nos.: 2-C576-1; 2-A722-10; 2-D223-1; 2-F222-2A; 2-C606-1

Air transport - Short take off and landing air services (STOL) - Power of the Canadian Transport Commission to issue commercial air service licences - Findings related to public convenience and necessity - Whether criterion of public interest outweighs that of the public convenience.

Canavia Transit Inc., City Center Airways Limited and Dash Air Inc. applied for authority to provide Class 1 Scheduled commercial air services between the points Montreal, Ottawa and Toronto; each of the three applicants specified Victoria Carpark (Montreal), Toronto Island Airport and Ottawa International Airport in their applications with the exception of Canavia which mentioned the Rockliffe Airport in Ottawa. Air Atonabee Limited applied to operate a Class 2 Regular Specific Point commercial air service linking Toronto Island Airport to Ottawa while Bradley Air Services Limited applied to add a Toronto to Ottawa service to its Ottawa to Mirabel route. Moreover, with the exception of Bradley Air Services (between Mirabel and Ottawa), the applicants proposed downtown to downtown short take off and landing operations (STOL). Interventions were filed by Air Canada, Nordair, Quebecair and Great Lakes Airlines, carriers operating conventional take off and landing services between the various points.

Air Canada contended that demand for air services between these points was adequately met by existing carriers. Other interveners submitted that in deciding between a triangular service (Montreal-Toronto-Ottawa) and a linear service (Toronto-Ottawa, Ottawa-Montreal), the Committee should consider the potential of the various

sante "présent" du critère de la commodité et des besoins présents et futurs du public lorsqu'il choisira entre un service triangulaire (Montreal-Toronto-Ottawa) et un service linéaire (Toronto-Ottawa, Ottawa-Montréal). D'autres intervenants ont fait valoir que les services aériens proposés n'entraineraient pas une économie de temps significative pour le public; que ces services détourneraient une partie des passagers utilisant présentement des vols fonctionnant au seuil de la rentabilité, engendrant de ce fait un rapport de concurrence difficile avec les transporteurs ADAC proposés. On a également fait valoir que les demandes pour un tel service etaient prématurées étant donné l'incertitude entourant la construction des installations nécessaires pour assurer un service ADAC. A ce chapitre, on a également soulevé la question de l'absence d'une politique gouvernementale au sujet de telles installations et la possibilité d'un milieu fortement concurrentiel. Les intervenants ont conclu que faute de réponses à ces questions, le Comité ne pouvait décider si un tel service satisfaisait à la commodité et les besoins présents et futurs du public. De plus, les requérantes ont enchaine que l'absence d'une politique gouvernementale a l'égard de ces questions n'empêchait pas le Comité de rendre une décision.

applicants to fulfill the "present" requirement of present and future public convenience and necessity. Further submissions were made that the proposed services would not result in significant travel time savings for the public and would divert existing traffic on break-even operations thus creating a difficult competitive relationship with the proposed STOL carriers. The applications for the service were also deemed premature in view of the uncertainty surrounding the construction of necessary facilities to accommodate STOL operations. Also raised in the prematurity argument was the absence of a government policy in regard to such facilities and the possible highly competitive environment. The interveners argued that Committee could not decide whether or not the present and future public convenience and necessity would be satisfied since these questions remained unresolved. In reply, the applicants submitted that an absence of government policy on these questions did not preclude the Committee from making a decision.

Au cours de son examen des preuves apportées par VIA Rail, le Comité a souligné qu'à l'exception possible du segment Ottawa-Montréal, un service VIA amelioré et un service ADAC n'entreraient pas en concurrence pour les mêmes passagers.

In its consideration of VIA Rail's evidence, the Committee noted that with perhaps the exception of the Ottawa - Montreal segment, an improved VIA and STOL service would not be competing for the same passenger market.

Les analyses de coûts-avantages des services ADAC proposés ont conclu qu'aucun de ces services ne pouvait se justifier au plan économique; ces analyses n'ont pas, toutefois, tenu compte des avantages industriels qu'en retirerait l'industrie aéronautique.

Cost-benefit analysis of the STOL services proposed concluded that none of the services could be justified on economic grounds; this analysis did not, however, take into consideration industrial benefits derived for the aerospace industry.

La ville de Toronto a fait valoir que son reglement 505-79 limitait l'utilisation des terrains de l'aeroport de l'île de Toronto à des activités d'aviation générale et prohibait la mise en place d'installations destinées à l'exploitation d'un service ADAC. La société Harbourfront de Toronto s'est dit préoccupée par la possibilité que l'instauration d'un service aérien ADAC puisse compromettre les plans d'aménagement des terrains contigus à l'aéroport de l'île de Toronto. On a également souligné l'opposition publique à l'implantation d'un service ADAC à ce moment.

The City of Toronto contended that its By-law 505-79 restricted Toronto Island Airport to general aviation and prohibited the addition of facilities for STOL operations. The Toronto Harbour Front Corporation was concerned that a STOL air service would jeopardize development plans for lands adjacent to Toronto Island Airport. Public opposition to the implementation of STOL services at this point were also raised.

Décision: *Les requêtes présentées par Air Atonabee et Bradley Air ont été classées dans la même catégorie que celles présentées par les autres requérantes puisque les transporteurs visaient à offrir des services aériens réguliers entre Toronto et Ottawa à partir de l'aéroport de l'île de Toronto. Le Comité a déclaré que la partie de la requête présentée par Air Bradley visant à améliorer son service entre Ottawa et Mirabel ne serait étudiée que si le Comité autorisait un service entre Ottawa et l'aéroport de l'île de Toronto.*

Le Comité a traité comme suit du cadre juridique qui s'applique à la délivrance des permis d'exploitation de services aériens commerciaux: aux termes des paragraphes 16(1) et 16(3) de la Loi sur l'aéronautique, *la Commission canadienne des transports est investie du pouvoir discrétionnaire de délivrer un permis si elle est convaincue que le service projeté est et sera requis pour la commodité et les besoins présents et futurs du public. En outre, la Commission est tenue de ne pas délivrer un permis si elle n'est pas convaincue qu'on a satisfait au critère de la commodité et des besoins du public. Aux paragraphes 16(2), 16(4) et 16(6), le Parlement a prévu de façon spécifique que le critère de "l'intérêt public" l'emporte sur celui de la commodité et des besoins du public. Ce même critère est implicite dans le pouvoir discrétionnaire résiduel de la Commission prévu au paragraphe 16(1). Lorsqu'un requérant a satisfait au critère de la commodité et des besoins du public, la Commission peut, à sa discrétion, refuser de délivrer un permis quand, par ailleurs, elle juge que le critère primordial de l'intérêt public lui dicte d'agir ainsi.*

La Commission dispose d'une grande latitude quant au facteur temps (présent et futur) du critère de la commodité et des besoins du public. L'expression "commodité et besoins du public" désigne la demande du public et, compte tenu de cette expression, le Comité doit avoir présent à l'esprit les points suivants: la capacité du requérant et du service qu'il propose pour satisfaire à la demande dans le cadre du service projeté, la coordination intramodale, les politiques gouvernementales et les précédents du Comité en matière de commodité et des besoins du public. Le Comité se penchera alors sur le critère de l'intérêt public, en ce qui a trait au grand public, lorsque le critère de la commodité et des besoins du public n'a pas été satisfait. Les facteurs pertinents à

Decision: *The applications of Air Atonabee and Bradley Air Services were held to be in the same category as those of the other applicants inasmuch as the carriers were seeking to provide scheduled air services between Toronto and Ottawa at Toronto Island Airport. The Committee stated that the part of the Bradley application which sought to upgrade its Ottawa-Mirabel service would be considered only if a decision was made to authorize the carrier between Toronto Island Airport and Ottawa.*

The Committee dealt with the legal framework governing the issuance of commercial air service licences in the following manner. The Commission has a discretionary power under ss. 16(1) and 16(3) of the Aeronautics Act *to issue a licence if it is satisfied that the proposed service is and will be required by the present and future public convenience and necessity. Furthermore, the Commission has an obligation not to issue a licence if it is not satisfied that the public convenience and necessity criterion has been met. In subsections 16(2), 16(4) and 16(6), Parliament specifically set out the "public interest" as an overriding test to the public convenience and necessity criterion. The same test is implicit in the Commission's residuary discretion under subsection 16(1). Where an applicant has satisfied the criterion of public convenience and necessity, the Commission has the discretion to refuse a licence should it also be of the opinion based on the wider criterion of the public interest, that a licence should not issue.*

The Commission has considerable latitude with respect to the time element (the present and future) of the public convenience and necessity test. The expression "public convenience and necessity" means public demand and the Committee in light of this expression must consider the following relevant matters: the suitability of the applicant and its proposed service to satisfy that demand, intra-modal coordination, government policy, and Committee precedents respecting public convenience and necessity. The Committee may then consider the public interest which is that of the public at large when the public convenience and necessity test has not been established. The relevant matters for the Committee's consideration of the public interest are, inter alia,

l'examen de l'intérêt public par le Comité sont, entre autres, la politique nationale des transports, la coordination intermodale et les politiques gouvernementales.

Le Comité s'est ensuite penché sur plusieurs questions aux fins de formuler ses conclusions sur la commodité et les besoins du public. À la question s'il existe une demande identifiable pour des services aériens ADAC triangulaires, le Comité a répondu que ce service pourrait en effet attirer des voyageurs inter-villes des autres moyens de transport pourvu que l'infrastructure nécessaire soit en place et que les voyageurs puissent bénéficier d'un avantage concurrentiel du point de vue gain de temps ou de commodité. Le Comité a toutefois noté que le service proposé ne permettrait pas aux voyageurs de réaliser des gains de temps marqués ou de profiter d'une fréquence accrue des vols. Par conséquent, le Comité a conclu que la commodité du service (centre-ville à centre-ville et intégration aux modes de transport terrestres) dépendrait de la mise en place de toutes les installations ADAC à l'aéroport de l'île de Toronto et au parc de stationnement Victoria (Montréal).

Un volume important de trafic pour le service proposé de même que l'aptitude comparée de l'aéronef destiné à assurer le service justifient l'instauration d'un service triangulaire plutôt que linéaire. Le Comité s'est dit d'avis qu'un système ADAC pourrait empêcher l'expansion et l'amélioration des services aériens classiques au niveau des marchés de caractère local ou non et que la mise en place de services aériens ADAC ne pouvait être qualifiée de nécessaire en raison du fait que les services aériens existants suffisaient à répondre aux besoins des voyageurs. Toutefois, ayant déterminé que l'introduction de ce service améliorerait la commodité des services aériens disponibles, le Comité a conclu que les besoins présents et futurs du public nécessitaient l'instauration d'un service ADAC sur le triangle Montréal, Toronto et Ottawa.

Ayant établi qu'un besoin existait pour l'introduction d'un service ADAC, le Comité s'est interrogé, dans le cadre de l'exercice de son pouvoir discrétionnaire résiduel, si l'intérêt public constituait un argument suffisant pour contrebalancer ses constatations en matière de commodité du public. Le Comité a formulé sur ce point les conclusions suivantes.

the National Transportation Policy, intermodal coordination and government policy.

In its findings related to public convenience and necessity the Committee addressed the following issues. As to whether or not there was an identifiable demand for a triangular STOL Air Service, the Committee was of the opinion that if the necessary infrastructure was in place and the service could in fact realize some form of competitive advantage in terms of time-savings or convenience, then it could reasonably expect to attract intercity travellers from other means of transportation. However, the Committee noted that the proposed service would not offer the traveling public significant time-savings or additional flight frequency. The convenience of the service (downtown to downtown and integration with ground transportation) was therefore found to be conditional upon full STOL facilities in place at Toronto Island Airport and Victoria Carpark (Montreal).

A substantial volume of traffic for the proposed service and the relative suitability of the aircraft to be used justified STOL service on the triangular as opposed to the single segment route. The Committee was of the opinion that a STOL system could preclude the expansion and improvement of conventional air services in local and non-local markets; moreover, that the establishment of STOL air services could not be termed as a necessity due to the adequacy of existing services. However, a finding that the introduction of the service would improve the convenience of the available air services was sufficient to enable the Committee to conclude that the present and future public convenience and necessity required a STOL service on the triangular route.

Having established a case for the introduction of a STOL service the Committee questioned, on the basis of its residual discretion, whether the public interest was of sufficient merit to outweigh the finding of public convenience. In this regard the Committee arrived at the following conclusions.

Le Comité n'était pas d'avis que l'introduction d'un service ADAC entre Montréal, Toronto et Ottawa affecterait de façon significative l'exploitation de Via Rail.

Le Comité a rejeté l'argument voulant que la politique des transporteurs aériens régionaux accordait à ces derniers un rôle prioritaire sur les transporteurs de troisième niveau (tels que les requérants) pour ce qui est de l'instauration de services aériens ADAC.

Après examen des analyses de coûts-avantages, le Comité a conclu que le projet ADAC était, au mieux, marginalement bénéficiaire. L'absence d'une énonciation de politique gouvernementale en ce qui concerne les services aériens ADAC ne constitue pas une raison suffisante pour refuser l'attribution de permis. Cependant, le Comité a estimé devoir prendre en considération dans sa décision l'incertitude qui règne en l'absence de décision de la part de Transports Canada quant à la construction des installations ADAC nécessaires. Deux questions non resolues avaient trait à la vive opposition de la part de la ville de Toronto à l'exploitation commerciale de l'aéroport de l'île de Toronto et au droit du gouvernement du Canada d'exproprier les terrains contigus nécessaires à l'exploitation d'un service ADAC.

En conclusion, le Comité a opiné que ces incertitudes étaient telles qu'il serait contraire à l'intérêt public d'accorder un permis à aucune des requérantes et que la commodité et les besoins du public nécessitaient d'établir un choix parmi les requérantes. Le Comité a déclaré que les incertitudes marquant chacune des requêtes devraient être dissipées avant qu'il ne poursuive cette affaire.

N.D.L.R.: *Dans sa* décision n°6529 *du 28 août 1981, le C.T.A. autorisa City Centre Airways à établir un service aérien à horaire fixe, au moyen de Dash-7, entre Toronto (aéroport de l'île de Toronto), Ottawa (aéroport international d'Ottawa), et Montréal (parc de stationnement Victoria).*

Par la suite, Air Atonabee Ltd. et Bradley Air Services Limited déposèrent des requêtes en autorisation d'en appeler auprès de la Cour d'appel fédérale. Les requérantes, dans chacune de leurs requêtes, interjetèrent appel de la décision n° 6529 du C.T.A., *lequel avait rejeté leurs requêtes respectives d'assurer un service ADAC. Le 30*

The Committee did not believe that the introduction of a STOL service between Montreal, Toronto and Ottawa would have any significant impact on VIA Rail's operations.

The Committee rejected an argument that the Regional Air Carrier Policy gave regional carriers priority over third level carriers such as the applicants in the development of STOL air services.

Upon review of the cost-benefit analysis the Committee concluded that the STOL project was, at best, a marginally beneficial project. The absence of a stated government policy with respect to STOL air services was not a sufficient reason to deny the issuance of licences. However, the uncertainty resulting from a lack of commitment on the part of Transport Canada to the construction of the necessary STOL infrastructure was a matter the Committee felt it should consider in arriving at a decision. The City of Toronto's firm opposition to the commercial use of the Toronto Island Airport and the Federal Government's right to expropriate adjacent lands necessary for the operation of a STOL service were additional questions which had yet to be resolved.

In conclusion, the Committee was of the opinion that these uncertainties were such that it would not be in the public interest that it issue licences to any of the applicants and that public convenience and necessity required that a choice be made among the applicants. The Committee stated that uncertainties surrounding each application should be resolved before the matter could be further considered.

Editor's Note: By Decision No. 6529 *dated August 28, 1981, the A.T.C. approved a scheduled service with Dash-7 aircraft by City Centre Airways servicing the points Toronto (Island Airport), Ottawa (International Airport), and Montreal (Victoria Carpark).*

Air Atonabee Ltd. and Bradley Air Services Limited subsequently filed Applications for Leave to Appeal with the Federal Court of Appeal; in each application, the applicants sought to appeal A.T.C. Decision No. 6529 *by which their respective applications to supply a STOL service had been denied. On October 30, 1981 the Court*

octobre 1981, la Cour rejeta leurs requêtes respectives sans motiver ses décisions.

Jurisprudence citée

Memorial Gardens Association (Canada) Ltd. c. Colwood Cemetary Co. et al., [1958] 76 C.R.T.C. 319
Re Allison McLeod Ltd. et al., [1958] 14 D.L.R. (2d) 500
Re Hamilton, [1937] 1 D.L.R. 807

Décisions et ordonnances citées

Décision n° 3307 du C.T.A., datée du 2 février 1972
Décision n° 5538 du C.T.A., datée du 28 juillet 1978
Décision n° 6100 du C.T.A., datée du 11 avril 1980

Lois citées

Loi d'interprétation, S.R.C. 1970, chap. I-3, art. 28
Loi de la Commission de l'Air, S.C. 1919, chap. 11, en général
Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 3, 21, 24(5), 25, 32(1), 38(2)
Loi sur l'aéronautique, S.R.C. 1970, chap. A-8, art. 9, 16(1), 16(2), 16(2.1), 16(3), 16(4), 16(6)
Loi sur la municipalité de la métropole de Toronto, S.R.O. 1970, chap. 295, art. 199(6) et 200(2)
Loi sur la planification, S.R.O. 1970, chap. 349, art. 14, 19, 35
Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 11.1
Loi sur les transports, S.R.C. 1970, chap. T-14, art. 5 et 10(5)
Loi sur l'office national de l'énergie, S.R.C. 1970, chap. N-6, art. 44

Règlements cités

Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C. 1978, chap. 3, art. 3

Comparutions

P. Casgrain, c.r, pour Canavia Transit Inc.; J.H. Smellie et M.L. Phelan pour Air Atonabee Limited; J.C. Major, c.r., et K.B. Danson pour Dash-Air Inc.; G.F. Henderson, c.r., et T.G. O'Neill pour Bradley Air Services Limited; E.T. Nobbs,

dismissed both applications without giving any reasons.

Cases referred to

Memorial Gardens Association (Canada) Ltd. v. Colwood Cemetary Co. et al., [1958] 76 C.R.T.C. 319
Re Allison McLeod Ltd. et al., [1958] 14 D.L.R. (2d) 500
Re Hamilton, [1937] 1 D.L.R. 807

Decisions and Orders referred to

A.T.C. Decision No. 3307 dated February 2, 1972

A.T.C. Decision No. 5538 dated July 28, 1978

A.T.C. Decision No. 6100 dated April 11, 1980

Statutes referred to

Interpretation Act, R.S.C. 1970, c. I-3, s. 28

Air Board Act, S.C. 1919, c. 11, in general

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, ss. 3, 21, 24(5), 25, 32(1), 38(2)
Aeronautics Act, R.S.C. 1970, c. A-8, ss. 9, 16(1), 16(2), 16 (2.1), 16(3), 16(4), 16(6)
Municipality of Metropolitan Toronto Act, R.S.O. 1970, c. 295, ss. 199(6) and 200(2)

Planning Act, R.S.O. 1970, c. 349, ss. 14, 19, 35

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 11.1

Transport Act, R.S.C. 1970, c. T-14, ss. 5 and 10(5)
National Energy Board Act, R.S.C. 1970, c. N-6, s. 44

Regulations referred to

Air Carrier Regulations, C.R.C. 1978, c. 3, s. 3

Appearances

P. Casgrain, Q.C., for Canavia Transit Inc.; J.H. Smellie and M.L. Phelan for Air Atonabee Limited; J.C. Major, Q.C., and K.B. Danson for Dash-Air Inc.; G.F. Henderson, Q.C., T.G. O'Neill for Bradley Air Services Limited; E.T.

c.r., et W.F. Clark pour Great Lakes Airlines Limited et City Centre Airways Limited; C.K. Irving et Lorna J. Telfer pour Air Canada; B.G. Armstrong pour Nordair Ltd.; P. Gattuso pour Quebecair; D.W. Burtnick pour le gouvernement de l'Ontario; L. Leblanc pour le gouvernement du Québec; D.J.M. Brown et J.L. Ronson pour la ville de Toronto; W.P. Rosenfeld et J. Flanders pour Harbourfront Corporation; J.S. Sillers pour la municipalité métropolitaire de Toronto; J.K. Allen pour VIA Rail Inc.; B. Budd pour Transport 2000; J.S. Lyons, c.r., pour de Havilland Aircraft of Canada; J. Paré pour la Société d'aménagement de l'Outaouais; G. Marchand pour Hydro- Québec; D.J.E. Scott pour la Commission canadienne des transports.

Nobbs, Q.C., and W.F. Clark for Great Lakes Airlines Limited and City Centre Airways Limited; C.K. Irving and Lorna J. Telfer for Air Canada; B.G. Armstrong for Nordair Ltd.; P. Gattuso for Quebecair; D.W. Burtnick for the Government of Ontario; L. Leblanc for the Government of Quebec; D.J.M. Brown and J.L. Ronson for the City of Toronto; W.P. Rosenfeld and J. Flanders for Harbourfront Corporation; J.S. Sillers for the Municipality of Metropolitan Toronto; J.K. Allen for VIA Rail Inc.; B. Budd on behalf of Transport 2000; J.S. Lyons, Q.C., for DeHavilland Aircraft of Canada; J. Paré on behalf of the Société d'aménagement de l'Outaouais; G. Marchand for Hydro-Québec; D.J.E. Scott for the Canadian Transport Commission.

TABLE DES MATIÈRES

		Page
Introduction		73
Ordonnance		73
Partie "A" Revue des témoignages		75
Chapitre Premier		75
Les services aériens proposés sont-ils une nécessité?		75
1.1	Les témoignages relatifs à l'intérêt public	75
1.2	Les témoignages des entreprises privées	77
1.3	Les témoignages des gouvernements	78
1.4	Le témoignage de Canavia	79
1.5	Le témoignage de City Center Airways Limited	84
1.5.1	Le témoignage de M. Griswold	86
1.6	Le témoignage de Dash-Air	91
1.7	Le témoignage de Bradley Air Services Ltd.	94
1.8	Le témoignage d'Air Atonabee Limited	98
Chapitre Deux		106
Les avantages allégués à propos de l'introduction de l'ADAC peuvent-ils devenir une réalité?		106
2.1	Gains de temps	106
2.1.1	Le temps au sol	109
2.1.2	Le rapport de Transports Canada et les documents connexes	110
2.1.3	Temps cale à cale	114
2.1.4	Gains de temps et utilisation du traversier desservant l'aéroport	118
2.1.5	Gains de temps et disponibilité de l'aéroport	119
2.1.6	Perception de gains de temps	121
2.1.7	Liaison centre-ville à centre-ville	121

TABLE OF CONTENTS

		Page
Introduction		73
Order		73
Part "A" Review of evidence		75
Chapter One		75
Is there a requirement for the proposed air services?		75
1.1	The Evidence of Public Interest Witnesses	75
1.2	The Evidence of Business Organizations	77
1.3	The Evidence of Governments	78
1.4	The Evidence of Canavia	79
1.5	The Evidence of City Center Airways Limited	84
1.5.1	The Evidence of Mr. Griswold	86
1.6	The Evidence of Dash-Air	91
1.7	The Evidence of Bradley Air Services Ltd.	94
1.8	The Evidence of Air Atonabee Limited	98
Chapter Two		106
Can the alleged advantages of introducing STOL be achieved?		106
2.1	Time-Savings	106
2.1.1	Ground Times	109
2.1.2	The Transport Canada Report and Derivatives	110
2.1.3	Block Times	114
2.1.4	Time-Savings and the Airport Ferry Service	118
2.1.5	Time-Savings and Airport Availability	119
2.1.6	Perception of Time-Savings	121
2.1.7	Downtown-to-Downtown Pattern	121

		Page			Page
2.2	Commodité	122	2.2	Convenience	122
2.2.1	Fiabilité du service	123	2.2.1	Service Reliability	123
2.2.2	Intégration du service Air-route	123	2.2.2	Integrated Air-Bus Service	123
2.2.3	Comparaison du système sans réservation et du système avec réservation	124	2.2.3	No-Reservation Versus Reservation System	124
2.3	La fréquence du service et l'horaire	125	2.3	Frequency of Service and the Flight Schedule	125
Chapitre Trois		136	**Chapter Three**		136
Les mérites relatifs de l'autorisation accordée à un service ADAC triangulaire ou linéaire.		136	**The relative merits of authorizing a triangular or a linear STOL service**		136
3.1	Une des routes présente-t-elle des problèmes particuliers qui pourraient compromettre le succès commercial des services ADAC?	136	3.1	Do Any of the Routes Present Particular Problems Which Will Affect the Commercial Success of the STOL Service?	136
3.2	L'autorisation d'exploiter un service linéaire pourrait-elle compromettre les chances d'instauration d'un service triangulaire?	140	3.2	Does Authorization of a Linear Service Jeopardize the Prospect for a Triangular Service?	140
3.3	La satisfaction de la commodité et de la nécessité publiques "actuelles" serait-elle plus facilement atteinte grâce à un service linéaire?	140	3.3	Is the Requirement for 'Present' Public Convenience and NecessityMore Easily Achieved through Authorization of a Linear Service?	140
3.4	L'approche partielle est-elle plus réaliste et moins risquée étant donné les investissements en capitaux nécessaires de la part des demandeurs et de tiers partis?	142	3.4	Is the Linear Approach More Realistic and Less Risky Given theCapital Investments Required on the Part of the Applicants and Third Parties?	142
Chapitre Quatre		143	**Chapter Four**		143
Les services aériens classiques existants dans le triangle sont-ils suffisants?		143	**Are existing conventional air services in the triangle adequate?**		143
4.1	Nombre de places et fréquence des vols	143	4.1	Capacity and Frequency	143
4.2	Ponctualité des vols	145	4.2	On-Time Reliability	145
4.3	Confort	146	4.3	Comfort	146
4.4	Commodité	146	4.4	Convenience	146
4.5	Économie de temps	146	4.5	Time-Savings	146

		Page
4.6	Le test de la commodité et de la nécessité publiques	147
Chapitre Cinq		147
La relation de concurrence entre les services aériens ADAC et classiques		147
5.1	Les conséquences possibles de l'introduction d'un service ADAC pour l'exploitation des services classiques existants	148
5.2	La position d'Air Canada sur la manière dont les services ADAC influeront sur ses opérations	149
5.3	La position de Nordair sur la façon dont les services ADAC affecteront ses opérations	150
5.3.1	La perméabilité de Nordair au détournement de passagers	151
5.4	La possibilité d'une réaction concurrentielle de la part d'Air Canada	152
5.5	La possibilité d'une réaction concurrentielle de la part de Nordair	154
5.6	Les points de vue des demandeurs sur l'éventualité d'une réaction concurrentielle de la part des transporteurs classiques existants	155
Chapitre Six		156
L'argument de prématurité		156
6.1	La position d'Air Canada	157
6.2	La position de Nordair	158
6.3	La position de Quebecair	161
6.4	La position de Great Lakes	162
6.5	La position de Canavia	162
6.6	La position de Dash-Air	163
6.7	La position de City Center Airways	164

		Page
4.6	The Test of Public Convenience and Necessity	147
Chapter Five		147
The competitive relationship between STOL and CTOL air services		147
5.1	Possible Effects of a STOL Service on Existing CTOL Operations	148
5.2	Air Canada's Position in Respect of the Impact of STOL on Its Operations	149
5.3	Nordair's Position in Respect of the Impact of STOL on its Operations	150
5.3.1	The Susceptibility of Nordair's Traffic to Diversion	151
5.4	The Prospect of a Competitive Response from Air Canada	152
5.5	The Prospect of a Competitive Response from Nordair	154
5.6	The Applicants' Views on the Prospect of a Competitive Response from the Existing CTOL Carriers	155
Chapter Six		156
The prematurity argument		156
6.1	The Position of Air Canada	157
6.2	The Position of Nordair	158
6.3	The Position of Quebecair	161
6.4	The Position of Great Lakes Airlines	162
6.5	The Position of Canavia	162
6.6	The Position of Dash-Air	163
6.7	The Position of City Center Airways	164

		Page
Chapitre Sept		165
Les répercussions de l'instauration de services ADAC sur VIA Rail		165
7.1	Le niveau actuel de service de VIA Rail	165
7.2	Amélioration proposée du service par VIA Rail	166
7.3	Estimation de VIA Rail concernant la pénétration sur le marché des services ADAC	167
7.4	VIA pourrait-elle adéquatement desservir le marché ADAC proposé?	169
7.5	Les investissements effectués pour le système ADAC affecteront-ils les investissements pour VIA?	170
7.6	La question de la consommation d'énergie au niveau intermodal	171
Chapitre Huit		179
Les analyses de coûts-avantages		179
8.1	Analyse de coûts-avantages d'un système ADAC complet	179
8.1.1	Mesure de la rentabilité	180
8.1.1.1	Coûts d'infrastructure	180
8.1.1.2	Coûts d'opportunité	181
8.1.1.3	Augmentation des coûts de transport	181
8.1.1.4	Augmentation du coût du projet de l'Hydro-Québec	182
8.1.1.5	Valeur du gain de temps des passagers	182
8.1.1.6	Avantages pour les aéroports conventionnels	182
8.1.1.7	Avantages pour l'industrie	183
8.1.2	Résultats des analyses coûts-avantages d'un système complet ADAC	184
8.1.3	Questions	185

		Page
Chapter Seven		165
The impact of STOL on VIA Rail		165
7.1	VIA Rail's Current Level of Service	165
7.2	Proposed Upgrading of Service by VIA Rail	166
7.3	Penetration Estimates of VIA Rail's Traffic by STOL Services	167
7.4	Could VIA Rail Adequately Serve the Proposed STOL Market?	169
7.5	Does Investment in STOL Preclude Investment in VIA Rail?	170
7.6	The Issue of Energy Consumption at the Intermodal Level	171
Chapter Eight		179
The cost-benefit analyses		179
8.1	Cost-Benefit Analysis for a Major STOL System	179
8.1.1	The Measurement of Costs and Benefits	180
8.1.1.1	Infrastructure Costs	180
8.1.1.2	Opportunity Costs	181
8.1.1.3	Increased Transportation Costs	181
8.1.1.4	Increased Cost of the Hydro-Quebec Power Project	182
8.1.1.5	The Value of Travel Time Savings	182
8.1.1.6	Benefit to Conventional Airports	182
8.1.1.7	Industrial Benefits	183
8.1.2	Results of the Cost-Benefit Analysis for a Major STOL System	184
8.1.3	Concerns	185

		Page
8.2	Analyses de coûts-avantages des systèmes ADAC limités	187
8.2.1	Évaluation des coûts et des avantages	187
8.2.2	Conclusions	188
8.2.3	Questions	189
8.3	Analyse des coûts-avantages d'un système ADAC limité	190
8.3.1	Différences entre les analyses économiques de Transports Canada et du Dr. Swoveland	190
8.3.2	Conclusions	192
8.3.3	Éclaircissement et pré-occupations	192
8.4	Le témoignage d'Hydro-Québec et de de Havilland	194
8.4.1	Le témoignage de l'Hydro-Québec	194
8.4.2	Le témoignage de de Havilland	195
8.5	Considérations générales	196
Chapitre Neuf		204
Problèmes d'occupation des sols		204
9.1	Juridiction propre à la planification de l'occupation des sols en Ontario	204
9.2	Le processus de planification et l'aéroport de l'île de Toronto	206
9.3	Position de la ville de Toronto concernant le système d'aménagement	208
9.4	Statut du règlement 505-79	210
9.4.1	Position de la métropole de Toronto	210
9.4.2	La décision de la Cour suprême de l'Ontario	212
9.5	Disponibilité de l'aéroport de l'île de Toronto	214

		Page
8.2	Cost-Benefit Analyses for the Proposed Limited STOL Systems	187
8.2.1	The Estimation of Costs and Benefits	187
8.2.2	Conclusions	188
8.2.3	Concerns	189
8.3	Cost-Benefit Analysis for a Limited STOL System	190
8.3.1	Differences Between the Economic Analyses of Transport Canada and Dr. Swoveland	190
8.3.2	Conclusions	192
8.3.3	Clarification and Concerns	192
8.4	The Evidence of Hydro-Quebec and de Havilland	194
8.4.1	The Evidence of Hydro-Quebec	194
8.4.2	The Evidence of de Havilland	195
8.5	General Considerations	196
Chapter Nine		204
Land-use concerns		204
9.1	Land-Use Planning Jurisdiction in Ontario	204
9.2	The Planning Process and Toronto Island Airport	206
9.3	The City of Toronto's Position on the Planning Process	208
9.4	The Status of By-Law 505-79	210
9.4.1	The Position of Metropolitan Toronto	210
9.4.2	The Decision of the Divisional Court of the Supreme Court of Ontario	212
9.5	The Availability of Toronto Island Airport	214

		Page
9.6	Les questions de Harbourfront Corporation	216
9.7	Problèmes d'occupation des sols à Montréal	220
9.8	Problèmes d'occupation des sols à Ottawa	220
ANNEXE: Résumé du système d'aménagement de la zone portuaire de Toronto		222
Chapitre Dix		226
Opposition publique au service ADAC et questions connexes		226
10.1	Introduction	226
10.2	Raisons à caractère économique	227
10.2.1	Autres possibilités d'emplacement pour un aéroport ADAC	227
10.2.2	L'argument de la "vitrine"	228
10.2.3	L'amélioration des services ferroviaires en tant que meilleure utilisation du capital	229
10.2.4	Concurrence intermodale dans le corridor	229
10.2.5	Économie de temps	231
10.2.6	Un service destiné à une clientèle limité	232
10.2.7	Emplois	232
10.2.8	Efficacité énergétique	233
10.3	Raisons à caractère environnemental	234
10.3.1	Destruction de zones récréatives	234
10.3.2	Préservation des forêts et de la faune	235
10.3.3	Pollution par le bruit	235
10.3.4	Sécurité	237
10.4	Raisons de conflits d'intérêts	237
10.4.1	Utilisation des sols de l'île de Toronto	237
10.4.2	Les intérêts locaux par rapport à l'intérêt national	238

		Page
9.6	The Concerns of Harbourfront Corporation	216
9.7	Land-Use Concerns at Montreal	220
9.8	Land-Use Concerns at Ottawa	220
ADDENDUM: A Summary of the Planning Process Concerning the Toronto Harbour Area		222
Chapter Ten		226
Public opposition to STOL services		226
10.1	Introduction	226
10.2	Economic-Oriented Reasons	227
10.2.1	Alternative Locations for Stolport	227
10.2.2	The Showcase Argument	228
10.2.3	Better Utilization of Capital to Upgrade Rail Services	229
10.2.4	Intermodal Competition in the Corridor	229
10.2.5	Time-Savings	231
10.2.6	Limited Clientele Catered To	232
10.2.7	Jobs	232
10.2.8	Fuel Efficiency	233
10.3	Environment-Related Reasons	234
10.3.1	Destruction of Recreational Areas	234
10.3.2	Forest and Wildlife Preservation	235
10.3.3	Noise Pollution	235
10.3.4	Safety	237
10.4	Conflict of Interest Reasons	237
10.4.1	Land-Use of Toronto Island	237
10.4.2	Local Interests Versus the National Interest	238

		Page
ANNEXE I: Le témoignage de M. P.B. Lesage		243
ANNEXE II: Partisans du service ADAC		245
APPENDICE À LA PARTIE "A": Liste des témoins		248
Partie "B" Cadre juridique		254
1.1	Pouvoirs de la Commission en matière de délivrance de permis	254
1.2	Signification des termes "commodité et besoins du public"	257
1.3	Questions pertinentes dans l'optique de la commodité et des besoins du public	262
1.4	Questions pertinentes dans l'optique de l'intérêt public	263
1.5	Limites de la compétence de la Commission	265
Partie "C" Constatations et conclusion		265
Chapitre un		265
Constatations en matière de la commodité et des besoins du public		265
1.1	Sujets préliminaires	265
1.2	Commodité et besoins du public	267
1.3	Existe-il une demande identifiable de services aériens ADAC?	268
1.4	Les avantages allégués à propos de l'introduction de l'ADAC peuvent-ils devenir une réalité?	270
1.4.1	Gains de temps	271
1.4.2	Fréquence du service et horaire des vols	273
1.4.3	Commodité	273
1.5	Avantages comparés de l'autorisation d'un service ADAC sur un segment unique	276

		Page
FIRST ADDENDUM: The Evidence of Mr. P.B. Lesage		243
SECOND ADDENDUM: Public Support for STOL Services		245
APPENDIX TO PART "A": List of Witnesses		248
Part "B" Legal framework		254
1.1	The Commission's Licensing Powers	254
1.2	Meaning of Public Convenience and Necessity	257
1.3	Matters Relevant to Public Convenience and Necessity	262
1.4	Matters Relevant to Public Interest	263
1.5	Jurisdictional Limitations	265
Part "C" Findings and conclusions		265
Chapter One		265
Findings related to public convenience and necessity		265
1.1	Some Preliminary Matters	265
1.2	Public Convenience and Necessity	267
1.3	Is There an Identifiable Demand for STOL Air Services?	268
1.4	Can the Alleged Advantages of Introducing STOL be Achieved?	270
1.4.1	Time-Savings	271
1.4.2	Frequency of Service and the Flight Schedule	273
1.4.3	Convenience	273
1.5	The Relative Merits of Authorizing STOL on the Triangle or on a Single Segment	276

		Page
1.6	Les services actuels répondent-ils de façon adéquate aux besoins du marché?	277
1.7	L'autorisation d'un service ADAC menacera-t-elle les services réguliers actuels?	279
1.7.1	Le témoignage d'Air Canada	279
1.7.2	Le témoignage de Nordair	281
1.7.3	La réaction de la concurrence	282
1.8	Résumé	282
1.9	Autres questions	285
Chapitre deux		288
Constatations en rapport avec l'intérêt public		288
2.1	L'intérêt public	288
2.2	Les conséquences des services ADAC pour VIA Rail	289
2.3	Implications qui découleraient de la politique des transporteurs aériens régionaux	292
2.4	Les conséquences économiques de l'autorisation d'un service aérien ADAC	293
2.5	La demande de la Harbourfront Corporation pour une consultation	297
2.6	L'argument de prématurité	299
2.6.1	L'absence de politique gouvernementale en ce qui concerne les services aériens ADAC	299
2.6.2	La position de Transports Canada en ce qui concerne les installations aéroportuaires	300
2.6.3	La position de la ville de Toronto en ce qui concerne l'aéroport de l'île de Toronto	300
Chapitre Trois		307
Conclusions		307

		Page
1.6	Are Present Services Adequate to Meet the Needs of the Marketplace?	277
1.7	Will Authorization of the STOL Service Jeopardize the Existing Scheduled Services?	279
1.7.1	The Evidence of Air Canada	279
1.7.2	The Evidence of Nordair	281
1.7.3	A Competitive Response	282
1.8	Summary	282
1.9	Some Outstanding Matters	285
Chapter Two		288
Findings related to the public interest		288
2.1	Public Interest	288
2.2	The Impact of STOL Services on VIA Rail	289
2.3	The Alleged Implications of the Regional Air Carrier Policy	292
2.4	The Economic Implications of Authorizing a STOL Air Service	293
2.5	The Request on the Part of Harbourfront Corporation for Consultation	297
2.6	The Prematurity Argument	299
2.6.1	The Absence of Government Policy in Respect of STOL Air Services	299
2.6.2	The Position of Transport Canada in Respect of Airport Facilities	300
2.6.3	The Position of the City of Toronto in Respect of Toronto Island Airport	300
Chapter Three		307
Conclusions		307

Introduction

Cette décision comporte trois parties. La partie A résume le plus fidèlement possible la preuve et les plaidoiries. Subséquemment à l'audience, le Comité a reçu un certain nombre de lettres portant sur cette affaire; toutefois, ces lettres n'ont pas été prises en considération.

La partie B décrit le cadre juridique particulier à la délivrance des permis d'exploitation de services aériens commerciaux.

La partie C contient les constatations du Comité pour ce qui est (a) de la commodité et des besoins du public, et (b) des facteurs pertinents à l'intérêt du public. Cette partie contient au surplus nos conclusions.

Nous remercions les requérants, leurs procureurs, les témoins et tous ceux qui ont comparu à l'audience pour leurs témoignages, leurs commentaires et leurs représentations.

Nous remercions également le personnel de la Commission pour sa collaboration au cours de cette audience.

ORDONNANCE

Attendu que dans la *décision n° 6248* concernant les requêtes susmentionnées, le Comité des transports aériens (ci-après le Comité) a établi que la prestation du service aérien commercial projeté est et sera requis pour la commodité et les besoins présents et futurs du public; que cette constatation de ce qui est requis pour la commodité et les besoins du public n'en est pas une qui soit forte; que la satisfaction de la commodité et des besoins du public n'exige pas que soit agréé l'ensemble des requêtes présentées, mais au contraire, que soit établi un choix parmi les requérantes.

Attendu que doit s'ajouter à cette décision à l'égard de ce qui est requis pour la commodité et les besoins du public l'établissement d'un choix de transporteur.

Attendu que le Comité a constaté qu'à l'égard de chacune des demandes pour l'établissement du service projeté il existe une situation incertaine

Introduction

This decision is divided into three parts. In Part A, we have summarized to the best of our ability the evidence adduced and arguments submitted at the hearing. A number of letters were sent to the Committee subsequent to the hearing being closed; those letters have not been taken into consideration by the Committee.

In Part B, we have set out the legal framework which governs the issurance of commercial air services licences.

Part C contains our finds on public convenience and necessity, our findings on public interest concerns, and our conclusion.

The panel wishes to thank the parties, their solicitors, their witnesses, and all those who took the time to appear at our public hearing in the matter of the above-noted applications for their able presentation, arguments, testimony and comments.

The panel also wishes to express its gratitude to its staff for their assistance throughout the hearing.

ORDER

Whereas by *Decision No. 6248*, concerning the above-mentioned applications the Air Transport Committee (the Committee) has determined that the proposed commercial air service is and will be required by the public convenience and necessity; that such finding of public convenience and necessity is not a strong one, that public convenience and necessity does not require that all the applications be granted. To the contrary, that a choice be made among the applicants.

Whereas the finding of public convenience and necessity needs to be supplemented by a choice of carrier(s).

Whereas the Committee has determined that each application is clouded with uncertainty because the matter of the provision of scheduled

qui doive encore être dissipée, soit, parce qu'avant qu'on puisse dispenser à l'aéroport de l'île de Toronto des services commerciaux aériens à horaire fixe il faut que cet aéroport passe à un niveau supérieur.

commercial air service at Toronto Island Airport, which would require the upgrading of that airport to accommodate such service, has yet to be resolved

Attendu que le Comité a constaté qu'à l'égard des requêtes visant les services ADAC il existe une situation incertaine qui doive encore être dissipée, soit, parce qu'il faut avant de procéder à la mise en place de l'infrastructure voulue à l'aéroport de l'île de Toronto et au parc de stationnement Victoria de Montréal qu'une décision soit prise à cet égard.

Whereas the Committee has determined that in respect of the STOL applications the matter of the construction of the necessary infrastructure at Toronto Island Airport and Montreal Victoria Carpark has yet to be resolved.

Attendu que rien n'indique au Comité que les deux questions soulevées plus haut seront résolues dans un proche avenir.

Whereas in respect of these two matters, there is no indication before the Committee that they will be resolved within the immediate future

Attendu qu'à l'heure actuelle, le Comité ne peut aucunement prévoir si le projet d'établissement d'un service centre-ville-à-centre-ville se concrétisera.

Whereas the Committee, at this time, has no way of knowing whether the possibility of instituting a downtown-to-downtown service will materialize.

Attendu que ces incertitudes constituent des obstacles d'un ordre d'importance tel qu'il est dans l'intérêt public que le Comité n'accorde, à ce moment-ci, à aucune des requérantes le permis dont elle a demandé la délivrance

Whereas these uncertainties constitute impediments of sufficient magnitude that it is in the public interest that the Committee not issue at this time to any of the applicants the licence that they have sought

Attendu que le Comité considère qu'il est tenu d'assurer au public le meilleur service possible et qu'il considère que ce serait de l'irréalisme que de faire un choix, parmis les transporteurs, dans un cadre qui n'est pas connu et dans lequel il se pourrait qu'un transporteur ne soit pas en mesure d'exercer son activité

Whereas the Committee feels duty-bound to assure to the public the best possible service and considers it unrealistic to make its selection of carrier(s) in an unknown context and in one in which the carrier(s) may not be able to operate.

Attendu que le Comité estime que, dans le cas présent, il est préférable, eu égard à l'intérêt public, de donner aux requérantes la chance de réévaluer leur position et leurs intentions.

Whereas the Committee is of the opinion that, under the circumstances, the public interest will be best served if the applicants are given an opportunity to reassess their position and intentions.

IL EST ORDONNÉ CE QUI SUIT:

IT IS ORDERED:

1. Lorsque l'incertitude aura été dissipée quant aux situations décrites ci-dessus, le Comité procédera au complément de sa décision au chapitre de la commodité et des besoins du public en effectuant un choix parmis les transporteurs.

1. That upon the resolution of the uncertainties here-above described the Committee will carry further and supplement its finding of public convenience and necessity by making its selection of carrier(s).

2. Dans le cas où ces incertitudes auront été dissipées le Comité demandera alors aux

2. That the Committee in the event of such resolution of the uncertainties will then call

requérantes de lui faire savoir si elles désirent maintenir leur requête.

3. Aux requérantes qui désireront maintenir leur requête le Comité donnera l'occasion de demander qu'il leur soit permis de mettre à jour leur requête de façon à aider le Comité à fixer son choix.

4. Entre temps, le Comité ajourne *sine die* l'examen des requêtes déposées

DÉCISION

Affaire entendue à Toronto (Ontario), du 11 au 15 et du 19 au 22 ainsi que le 26 février 1980, à Montréal (Québec), les 28 et 29 février 1980 et à Hull (Québec), du 3 au 6 mars 1980.

PARTIE A

Revue des Témoignages

Chapitre Premier

Les services aériens proposés sont-ils une nécessité?

Pour trancher la question de la commodité et des besoins présents et futurs du public, la Commission doit généralement établir s'il existe en fait un besoin pour les services aériens à horaire fixe qui sont proposés. Le besoin de ces services aériens peut être indiqué, par exemple, par l'existence d'une demande exprimée, identifiée ou mesurée pour les services aériens proposés. Le présent chapitre étudiera cette question en ce qu'elle a trait aux services aériens proposés entre certains aéroports du triangle formé par Montréal, Toronto et Ottawa. On examinera ce qui nous a été soumis par les cinq requérantes, les autorités gouvernementales, des organisations privées et les témoins qui nous ont fait des représentations portant sur l'intérêt public.

1.1 Les témoignages relatifs à l'intérêt public

Un certain nombre de témoignages relatifs à l'intérêt public ont soulevé la question du besoin de services aériens par ADAC. En général, les auteurs de ces témoignages défendaient le principe de l'ADAC sans accorder leur appui à la de

upon the applicants to inform the Committee whether they still want to go ahead with their application.

3. That to those who wish to pursue their application the Committee will then give the opportunity to seek leave to update such information in their application as will assist the Committee to make its selection.

4. That, in the meantime, the Committee's further consideration of these applications is adjourned *sine die*.

DECISION

Heard in Toronto, Ontario, February 11 to 15, 19 to 22, and February 26, 1980; in Montreal, Quebec, February 28 and 29, 1980; and in Hull, Quebec, March 3 to 6, 1980.

PART A

Review of Evidence

Chapter One

Is there a requirement for the proposed air services?

In determining the question of present and future public convenience and necessity it is generally necessary for the Commission to address the question of whether or not there is in fact a requirement for the proposed scheduled air services. A requirement for air services may be indicated, for example, by an expressed, identified or measured demand for the air services services proposed. It is the objective in this chapter to consider this particular question in respect of the proposed air services between various combinations of airports in the Montreal, Toronto and Ottawa triangle. The evidence of public interest witnesses, business organizations, various Governments and the five applicants will be considered.

1.1 The Evidence of Public Interest Witnesses

A number of public interest witnesses addressed the issue of the requirement for STOL air services. In general, these witnesses supported the concept of STOL without supporting the application of any particular carrier. For

mande d'un transporteur particulier. Pour les besoins de la présente étude, ces témoignages sont classés en deux catégories: en premier lieu, ceux qui expriment leur mécontentement à l'égard des services aériens classiques et, en second lieu, ceux qui font valoir les avantages que présenterait pour les voyageurs la délivrance d'une autorisation d'exploitation de services ADAC.

Les cas de mécontentement exprimé au sujet des services aériens classiques se rapportaient principalement à leurs inconvénients. Plus particulièrement, les "inconvénients" suivants ont été énumérés:

1. les retards auxquels les avions de petit tonnage assurant un service interurbain sont soumis sur l'aire de trafic et sur la piste Très souvent, ces avions doivent attendre, tandis que les avions de plus gros tonnage effectuent les manoeuvres de décollage et d'atterrissage;

2. les retards qui se produisent parce qu'un appareil n'est pas affecté exclusivement à une liaison donnée, comme, par exemple, lorsqu'il est immobilisé quelque part au Canada pour raison météorologique.

3. les controverses relatives aux grands aéroports qui ont fait l'objet de divers commentaires défavorables; et

4. la réticence du public pour les places situées au milieu de l'avion. Un témoin a déclaré qu'en fait d'inconvénients il préfèrait, plutôt que d'avoir un siège au milieu de l'avion, que le vol dure plus longtemps.

Par comparaison avec les services aériens classiques, les services ADAC proposés étaient perçus comme plus commodes. Certains témoins de Montréal et d'Ottawa avaient déjà fait l'expérience des liaisons de ce genre effectuées par Airtransit.[1] Ce service ADAC était considéré comme commode, confortable et mieux approprié

[1] Transports Canada a confié à Airtransit, en tant que filiale d'Air Canada, la responsabilité d'exploiter son projet ADAC à titre de démonstration. Ce service, offert de juillet 1974 à avril 1976, avait pour but de permettre d'acquérir l'expérience opérationnelle nécessaire à la planification de projets ADAC futurs.

purposes of this review, the submissions are divided into two categories, first, those expressing dissatisfaction with the existing conventional air services and second, those stressing the travel benefits to be derived through authorization of a STOL air service.

The dissatisfaction with conventional air services was related principally to the issue of inconvenience. In particular, the following 'inconveniences' were identified:

1. ramp and runway delays experienced when smaller aircraft are flown between the cities. Quite often these aircraft are left sitting while the larger aircraft are using the facilities for landing and take-off;

2. delays caused because aircraft are not dedicated to the routes. Thus, the aircraft which was supposed to fly the service is stuck somewhere else in Canada because of weather;

3. the hassle of large airports which were characterized by various derogatory terms; and

4. dislike of the centre seat of an aircraft. One witness indicated he would trade-off inconvenience in other areas, for example, a longer flight time in order to avoid the center position.

In comparison to the conventional air services, the proposed STOL services were perceived to be more convenient. Certain witnesses in Montreal and Ottawa had travelled using the Airtransit service.[1] This STOL service was seen to be convenient, comfortable and more practical in this particular market than conventional ser-

[1] Airtransit was formed as a subsidiary of Air Canada in order to operate the STOL demonstration project undertaken by Transport Canada. The service was provided between July 1974 and April 1976 and was intended, as a pilot service, to gain operational experience with which to plan future STOL services.

que les services classiques correspondant au même marché. En outre, on a estimé qu'Airtransit avait su faire face avec succès à l'aspect "humain" de l'entreprise. Selon un témoin, par exemple, le passager était transporté par un autobus de grandeur convenable, à un aéroport d'une importance appropriée (il n'était pas perdu au milieu d'un foule de gens), après quoi il prenait place à bord de l'avion et était acheminé à destination avec une rapidité satisfaisante et beaucoup d'efficacité. On a fait valoir que le service ADAC proposé présenterait les mêmes avantages, soit un service de nature plus "personnalisée".

Un autre élément important cité en faveur du principe de l'ADAC est l'emplacement des aéroports au centre-ville, situés de telle façon que le voyageur peut éviter les délais et les frustrations qu'il risque en se rendant aux aéroports classiques. On a émis l'idée que la durée centre-ville à centre-ville d'un voyage dépend davantage de ce qui se passe au sol que de ce qui se passe en l'air. De plus, on croyait que les services ADAC utilisant des aéroports proches des centre-villes faciliteraient entre Montréal, Toronto et Ottawa les voyages d'affaires ne nécessitant qu'une partie de la journée

De façon générale, on s'attendait à ce qu'un service plus personnalisé, une réduction du temps d'accès à l'aéroport, des aérogares plus petites et le plus petit nombre de passagers par vol, diminueraient dans une certaine mesure la tension, le "stress" et l'agressivité des personnes effectuant des voyages d'affaires.

Pour donner une idée de l'appui du public aux demandes déposées par les transporteurs, Air Atonabee a joint à sa demande dix lettres signées par diverses personnes faisant part de l'intérêt qu'elles accordent aux services de liaison directe Toronto-Ottawa. Canavia a reçu 135 réponses favorables à une annonce insérée pendant un jour, en janvier 1979, dans les journaux de Montréal, de Toronto et d'Ottawa. L'annonce sollicitait le soutien du public pour un service de liaison que le transporteur proposait de centre-ville à centre-ville.

1.2 Les témoignages des entreprises privées

Au nombre des entreprises privées qui ont témoigné, certaines ont fait valoir la nécessité de

vices. Moreover, it was felt that Airtransit had proven successful in catering to the 'human' aspects of the business. It was the opinion of one witness, for example, that the passenger was picked up by a bus of adequate size, taken to an airport of adequate size (not with hordes of people milling around) then enplaned and flown reasonably quickly to his destination with a great deal of smoothness and efficiency of operation. It was argued that the proposed STOL service would bring about the same advantages of a more "personalized" type of service.

Another major consideration cited in support of the STOL concept was the location of the downtown aiports which would enable the traveller to avoid the possible delays and frustrations of accessing the conventional airports. It was suggested that the elapsed door-to-door trip time was more a function of what happens on the ground than what happens in the air. Moreover, it was expected that the STOL service using downtown airports would facilitate part-day business trips within the Montreal, Toronto and Ottawa triangle.

Overall, it was expected that the more personalized service, the shorter airport access time, the smaller terminals and smaller number of passengers per flight would alleviate some of the tension, stress and aggressiveness associated with business travel.

In terms of public support for the individual applicants, Air Atonabee had attached to its application 10 form letters signed by various individuals indicating support for the direct Toronto-Ottawa commuter service. Canavia received 135 favourable responses to an ad which was carried in the Montreal, Toronto and Ottawa newspapers for one day in January 1979. The ad solicited support for the carrier's proposed downtown-to-downtown service.

1.2 The Evidence of Business Organizations

Among the business organizations which intervened in the proceedings, a number addressed

services aériens par ADAC. Aucune ne s'est prononcée à l'appui d'un requérant particulier.

Le bureau des Congrès et du Tourisme de Toronto avait décidé d'accorder son appui au principe de l'ADAC étant donné que celui-ci incite les Canadiens et les étrangers visitant le Canada à voyager dans le pays.

La Chambre de commerce de Toronto a indiqué que les milieux d'affaires étaient très partisans de l'amélioration des moyens mis à la disposition de l'aviation générale et de l'exploitation d'un service ADAC ayant sa tête de ligne à l'aéroport aménagé sur l'île de Toronto. En 1976, la Chambre de commerce a entrepris une étude auprès des entreprises qui lui sont affiliées pour connaître avec certitude leurs opinions au sujet de l'utilisation future de cet aéroport. Sur les 600 questionnaires retournés, 93.1 % étaient favorables au maintien de l'activité de cet aéroport pour les besoins de l'aviation générale, avec adjonction de services aériens régionaux et par ADAC.

Les chambres de commerce de Montréal et d'Ottawa ont soumis par écrit leurs commentaires favorables au principe de l'ADAC.

1.3 Les témoignages des gouvernements

La nécessité des services ADAC a été présentée par divers représentants des gouvernements. À l'exception de la province de Québec, aucun de ceux-ci n'a émis de préférence quant au choix de transporteurs.

La position de la ville de Montréal face à la mise en place d'un service ADAC entre Montréal, Ottawa et Toronto a été exposée par le maire Jean Drapeau. Monsieur Drapeau s'est dit au courant du service expérimental d'Airtransit qui avait assuré des services ADAC entre Montréal et Ottawa de 1974 à 1976. En outre, il avait eu connaissance des requêtes devant la Commission relativement aux services ADAC qui comprendraient Toronto. Il expliquait qu'il avait discuté de cette affaire avec les représentants du service municipal chargé de l'initiative et du développement économiques ainsi qu'avec ses collègues du Comité exécutif. Les deux groupes appuyaient les services ADAC proposés parce que, selon eux, le service proposé serait plus rapide et plus commode que les services

the issue of a requirement for STOL air services. No comments were offered on the relative merits of the particular applications.

The Conventions and Tourist Bureau of Metropolitan Toronto had decided to lend its support to the STOL concept because of its capacity to encourage Canadians and foreigners visiting Canada to travel within the country.

The Board of Trade of Metropolitan Toronto indicated that there was strong support among the business community for improved facilities for general aviation and for a STOL service operating out of the Toronto Island Airport. In 1976, the Board had undertaken a survey of corporate membership to ascertain their views on the future use of the Island Airport site. Of the 600 questionnaires returned, 93.1% supported the retention of that airport for continued use by general aviation with the addition of STOL and regional air services.

The Montreal and Ottawa Boards of Trade also intervened in support of the STOL concept.

1.3 The Evidence of Governments

The issue of a requirement for STOL air services was also addressed in the representations of various Governments. With the exception of the Province of Quebec, no position was offered on part of these Governments with respect to the choice of carriers.

The position of the City of Montreal in regard to the establishment of STOL service between Montreal, Ottawa and Toronto was presented by Mayor Jean Drapeau. Mayor Drapeau indicated that he was familiar with the Airtransit experience which had provided STOL services between Ottawa and Montreal during the period 1974 to 1976. Moreover, he was aware of the application before the Committee which would include STOL service to Toronto. The Mayor explained that he had discussed this matter with the City's Municipal Department in charge of Economic Development and with his colleagues on the Council's Executive Commit tee. Both bodies supported the proposed STOL service because, in their opinion, the proposed STOL service would provide faster air service

existants. Par conséquent, on prévoyait que le nouveau service ADAC favoriserait les voyageurs.

M. Paul Godfrey, représentant la Région métropolitaine de Toronto, a présenté leur point de vue concernant le service ADAC entre Montréal, Ottawa et Toronto. En tant que président du Conseil métropolitain de Toronto, il soumit comme preuve une proposition adoptée par ledit Conseil le 8 février 1980 appuyant la mise en place d'un service ADAC régulier utilisant l'appareil Dash-7 à partir de l'aéroport de l'île de Toronto.

La province de Québec a indiqué que si un permis était accordé pour l'exploitation d'un service ADAC, elle préférerait voir le permis accordé à une organisation dont les retombées sociales et économiques aussi bien en capitaux qu'en personnel seraient favorables au Québec. La province a également affirmé qu'elle ne serait pas disposée à faire des investissements d'infrastructure nécessaires à un nouvel aéroport à Montréal à cause des nombreuses incertitudes entourant ces services.

La province de l'Ontario a émis l'opinion qu'un service commercial ADAC pourrait être rentable et souhaitable dans certains cas. Un tel service pourrait de plus offrir un choix plus vaste aux voyageurs de la région. Cependant, la province conseillait qu'on limite le service aux aéronefs à caractéristiques d'exploitation silencieuse tels le Dash-7 et le Twin Otter.

En outre, la province croyait que le service proposé réduirait la congestion aux aéroports existants, qu'en utilisant de l'équipement manufacturé au Canada on encouragerait l'économie canadienne, et qu'il pourrait servir de projet de démonstration aux acheteurs éventuels possibles.

1.4 Le témoignage de Canavia

En présentant le cas de Canavia à la Commission, M. Gilmore a mis en lumière certains aspects du projet de démonstration d'Airtransit. Il était d'avis qu'il s'avérerait utile d'examiner la genèse du projet, de l'évaluer et de s'appuyer sur l'expérience acquise pour présenter la demande de Canavia.

between the cities than existed at present. As a consequence, it was expected that the STOL service would be more beneficial to the traveller.

The position of Metropolitan Toronto in regard to the establishment of a STOL service between Montreal, Ottawa and Toronto Island Airport was presented by Mr. Paul Godfrey. Speaking as Chairman of the Metropolitan Toronto Council, he submitted, as evidence, a motion passed by that Council on February 8, 1980 which endorsed the proposal before the Commission to establish a regularly scheduled passenger STOL service using the Dash-7 aircraft operating out of Toronto Island Airport.

The Province of Quebec indicated that if a licence were to be issued for a STOL air service, the Province would prefer that it be granted to the applicant which had investment and labour policies favourable to Quebec. The Province of Quebec also stated that it was not prepared to invest in infrastructure associated with a new airport in Montreal due to the numerous uncertainties surrounding the services.

The Province of Ontario expressed the view that a commercial STOL service could be feasible and desirable in certain circumstances. The service could, moreover, expand the range of alternatives available to the public travelling in the region. However, the Province recommended that such a service be restricted to aircraft with quiet operating characteristics, specifically the Dash-7 and the Twin Otter.

In addition the Province felt that the proposed service would relieve congestion at existing airports, would benefit the Canadian economy by utilizing a Canadian designed and built aircraft, and would provide a working demonstration of the aircraft to other potential purchasers.

1.4 The Evidence of Canavia

In presenting Canavia's case to the Commission, Mr. Gilmore highlighted certain aspects of the Airtransit Demonstration Project. It was his opinion that it would prove useful to examine the genesis of the project, its evaluation, and the experience gained as the background against which to relate the Canavia application.

M. Gilmore a expliqué qu'en 1970, le Conseil des sciences du Canada a recommandé, dans le cadre d'un examen général de la politique scientifique de notre pays, que le gouvernement du Canada entreprenne le développement d'un réseau de transport par ADAC.

Comme première mesure de démonstration concrète des possibilités d'un service ADAC, diverses études ont été effectuées pour déterminer les principaux paramètres de succès d'un tel service.

Une étude préliminaire intitulée "Recherche exploratoire concernant le service ADAC Montréal-Ottawa" a été rédigée par Paul R. Crocker et Associés pour Air Canada et l'Agence de développement des transports. Selon M. Gilmore, l'étude a tenté de définir les paramètres commerciaux du succès d'un service ADAC. Ce travail a nécessité une étude en profondeur ayant comporté des demandes d'opinions de plusieurs groupes distincts de personnes des régions de Montréal et d'Ottawa. On s'est efforcé dans cette étude de définir les avantages et les inconvénients des divers modes de transport existant alors entre ces deux villes et de recenser ceux de ces avantages qui pourraient inciter les participants à recourir au service ADAC. Les participants ont estimé qu'un service ADAC, c'est-à-dire un service assuré par des petits avions utilisant des aéroports proches du centre-ville, présenterait les avantages suivants: économie de temps, réquence des départs, facilité d'accès, commodité et fiabilité.

M. Gilmore a ensuite fait allusion à un rapport ultérieur intitulé "Programme d'analyse et de prévision des possibilités commerciales de l'ADAC". Ce rapport avait été rédigé par Market Facts Canada Ltd., en vertu d'un contrat de sous-traitance accordé à CANAC Ltd., une agence d'experts-conseils affiliée à la société Air Canada et aux chemins de fer du CN. Ce rapport tenait compte des caractéristiques qui avaient été identifiées comme condition fondamentale d'exploitation d'un service ADAC et, grâce à de nombreuses interviews, il avait permis de connaître l'opinion du public. S'étant appuyé sur les renseignements historiques concernant la fréquence des voyages et les caractéristiques des voyageurs entre Montréal et Ottawa, ainsi que sur les préférences des voyageurs face au produit offert, et compte tenu des caractéristiques établies des services ADAC, le rapport de Market Facts, de l'avis de M. Gilmore, permettait d'éta-

Mr. Gilmore explained that in 1970, the Science Council of Canada, as part of an examination of the overall science policy of this country, recommended to the Canadian Government that it undertake to develop a STOL transportation system in this country.

As the first step in the development of a concrete demonstration STOL service a variety of studies were commissioned to determine the basic market parameters that were required for a successful STOL service.

A preliminary study entitled "Exploratory Research Concerning the Montreal-Ottawa STOL Service" was prepared by Paul R. Crocker and Associates for Air Canada and the Transportation Development Agency. According to Mr. Gilmore, the study endeavoured to define the market parameters that a STOL service would have to meet in order to be successful. This objective required an extensive survey involving in-depth interviews with various groups of individuals in the Montreal and Ottawa areas. The survey attempted to define the perceived advantages and disadvantages of the various different modes of transportation then existing in the corridor and to identify the benefits which would motivate the participants to use the STOL service. The participants perceived that the STOL concept, that is, small airplanes operating from an airport close to downtown, would offer the advantages of time savings, frequent departures, ease of access, convenience, and reliability.

Mr. Gilmore then referred to a subsequent report entitled "STOL Marketing Research Analysis and Forecasting Program". It was prepared by Market Facts Canada Ltd., under subcontract to CANAC Ltd., the consulting arm of Air Canada and CNR. This report considered the product characteristics that had been identified as the basic requirement of the STOL service and by means of an extensive interview program developed an understanding of the trade-offs that consumers would make between the various characteristics. On the basis of historical information with respect to the travel frequency and characteristics of travellers between Ottawa and Montreal, as well as an understanding of the trade-offs between product characteristics and a defined "set" of STOL characteristics, the Market Facts report, in Mr. Gilmore's opinion, was able to establish an accurate and realistic forecast of the expected volume of STOL

blir une prévision précise et réaliste de l'importance du trafic ADAC à prévoir. De plus, M. Gilmore croyait comprendre, d'après l'analyse, que la clientèle de l'ADAC attache peu d'importance au prix mais beaucoup au temps gagné et, dans une certaine mesure, à la qualité des services à bord.

Suite à ces études préliminaires la compagnie Airtransit avait été formée en 1973 comme filiale d'Air Canada à seule fin d'exploiter un service de démonstration par ADAC pour pouvoir mettre ses principes à l'épreuve, voir comment il serait accepté par le public et dans quelle mesure celui-ci attacherait de l'importance au prix du service.

M. Gilmore était d'avis que l'expérience réalisée avec Airtransit a prouvé qu'il existait une demande pour l'ADAC. L'expérience, estime-t-il, a démontré que lorsqu'un système de transport aérien est en place sur un marché ayant atteint sa maturité, comme c'était le cas sur l'itinéraire de Montréal à Ottawa, les voyageurs se rendent immédiatement compte qu'un service du genre de celui qu'assurait Airtransit correspond à un besoin. Airtransit était une liaison justifiée et les passagers ont été nombreux à emprunter ce mode de transport. En fait, le marché de l'ADAC a atteint sa maturité en moins de six semaines. Ce fait, pensait-il, a démontré qu'une partie importante du marché n'était tout simplement pas desservie convenablement par les autres modes de transport existants.

M. Gilmore a insisté sur le fait que l'ADAC n'est pas un mode de transport qui engendre une nouvelle demande; il satisfait plutôt un besoin qui ne l'avait pas été. M. Gilmore a fait valoir qu'actuellemet un important segment du marché n'est pas desservi comme il convient par les exploitants des services aériens, des services ferroviaires et les sociétés de transport par autobus. De plus, un service entièrement différent est nécessaire pour satisfaire la demande d'une clientèle particulière de voyageurs qui recherchent l'économie de temps, la commodité, la fiabilité et la qualité d'un service de centre-ville à centre-ville.

M. Gilmore a ensuite fait état d'un rapport intitulé "Faisabilité d'un service aérien interurbain par ADAC, phase I" qui a été rédigé par Air Canada en 1975 pour donner à Transports Canada l'opinion d'un transporteur aérien sur la possibilité de rentabilisation d'un service ADAC

traffic. Moreover, he understood the analysis to suggest that the market for STOL is not sensitive to price, that the market is very sensitive to time-savings, and that the market is, to a degree, sensitive to in-flight service.

As a consequence of these preliminary investigations, Mr. Gilmore commented, Airtransit was formed as a subsidiary of Air Canada in 1973 for the sole purpose of operating a STOL demonstration service in order to test the concepts of STOL in all its various aspects including market acceptance, market demand, and price sensitivity.

It was Mr. Gilmore's opinion that the Airtransit experience proved the demand for STOL. The experiment, he felt, demonstrated that when an air transportation system is in place with a mature market, as on the Montreal to Ottawa route, travellers will immediately recognize an Airtransit type of service as something that is needed and wanted. Airtransit made sense and passengers travelled in large numbers. In fact, the market for STOL developed to a mature level in less than 6 weeks. This fact, he believed, demonstrated that there was a substantial portion of the market that was simply not being adequately served by any of the existing modes of transportation.

Mr. Gilmore stressed that STOL is not a travel system that is generating new demand; rather it is a travel system that is meeting an unfulfilled need. He argued that there is a large unsatisfied demand within the transportation market that is not presently being satisfied by the existing air, rail and bus operators. Moreover, to meet the travel objectives of the target market, a totally different service is required, characterized by time-savings, convenience, reliability, and downtown-to-downtown service.

Mr. Gilmore then introduced into evidence a report entitled, "Feasibility of Intercity STOL Airline, Phase I" which was prepared by Air Canada in 1975 to provide Transport Canada with an airline approach to the feasibility of STOL operations within the corridor. One objec-

sur le trajet considéré. L'un des objectifs de cette étude consistait à déterminer l'importance probable du marché de liaison interurbain par ADAC entre Montréal, Ottawa et Toronto.

En se basant sur les caractéristiques de l'ADAC qui, selon M. Gilmore, étaient dans une grande mesure comparables à celles des services proposés par Canavia, c'est-à-dire une fréquence et un nombre de sièges suffisants, un gain de temps sur l'ensemble du parcours, une implantation commode des aéroports de centre-ville, Air Canada a tiré les estimations et les prévisions de trafic dont il est question dans les tableaux 1.1 et 1.2. On a expliqué que ces estimations étaient basées sur l'expérience qu'Air Canada avait acquise du fait de l'exploitation d'Airtransit et sur les indications recueillies en interrogeant des passagers empruntant ses services réguliers entre Montréal et Toronto.

M. Gilmore a également cité un document que Transports Canada a publié en 1978, sous le titre "L'ADAC et le transport aérien sur de courtes distances au Canada". Dans l'introduction qu'il a rédigée pour ce document, le ministre des Transports écrit: "Le présent rapport fait état des possibilités d'application du concept ADAC de façon plus large au Canada, tout en déterminant les facteurs dont il faudrait tenir compte pour décider de quelle manière ces possibilités pourront être concrétisées de façon optimale". M. Gilmore cite notamment ce passage du rapport: "Il semble toutefois que l'accord se fasse sur un point: si un service ADAC était établi pour desservir le triangle Montréal-Ottawa-Toronto, un assez grand nombre de voyageurs interurbains préfèraient se déplacer à l'intérieur du corridor par ADAC plutôt que par d'autres moyens de transport".[2]

Le rapport de Transports Canada tenait également compte des prévisions de passagers. Quoique ce témoin particulier ne l'ait pas fait, nous présentons ici, aux fins de renseignement, la méthode suivie lors de l'élaboration de ce rapport. Les prévisions relatives au nombre de passagers empruntant les services ADAC ont été élaborées en deux phases. La première phase constituait une estimation, en l'absence d'un service futur local (par opposition à correspondance)

2 Pièce T-8, "L'ADAC et le transport aérien sur de courtes distances au Canada", document publié par Transports Canada en 1978 (page 45).

tive of the study was to determine the probable size of the intercity STOL market between Montreal, Ottawa and Toronto.

Based on STOL characteristics which Mr. Gilmore suggested were substantially similar to the service proposed by Canavia (i.e., adequate frequency and capacity, trip time-savings, conveniently located downtown airports), Air Canada derived the penetration estimates and the traffic forecasts listed in Table 1.1 and 1.2. It was explained that the estimates were based on Air Canada's experience with the Airtransit experiment and on passenger surveys which had been conducted on its regular Montreal-Toronto route.

Mr. Gilmore also referred to a 1978 Transport Canada document entitled, "STOL and Short Haul Air Transportation in Canada". In the introduction to the report, the Minister of Transport outlined the purpose as follows: "this report describes the potential for wider application of a STOL concept in Canada, and outlines the factors that should be considered in deciding how this potential can best be realized". In particular Mr. Gilmore cited a passage in the report which stated, "there appears to be a general consensus, however, that if STOL services were established in the Montreal-Ottawa triangle a substantial number of intercity travellers would choose to travel within the corridor by STOL rather than by other modes".[2]

The passenger forecasts in the Transport Canada report were also introduced into consideration. Although the derivation of numbers was not addressed by this witness, the general procedures of this report are cited for information purposes. Basically, the STOL passenger forecasts were developed by a two-stage process. The first stage was to estimate, in the absence of STOL, future local (as opposed to connecting)

2 Exhibit T-8, "STOL and Short-haul Air Transportation in Canada", Transport Canada, 1978 page 45.

vice ADAC, des chiffres futures relatifs au trafic local (par opposition aux correspondances) pour chaque mode de transport de passagers et chaque route particulière. Dans la seconde phase, on évaluait la proportion de trafic qui serait dévié à un service ADAC pour chaque mode et chaque route. On a supposé que l'intérêt porté à la formule ADAC par rapport aux autres formules serait étroitement lié à l'économie totale de temps que l'ADAC permet de réaliser sur l'ensemble du voyage par rapport aux avions classiques. On s'est largement fié, pour ces estimations, à l'expérience acquise avec le projet de démonstration Airtransit en faisant les ajustements nécessaires pour tenir compte de l'influence des différences de longueur d'étape. La tableau 1.1 fait état de ces estimations.

En se basant sur les divers rapports rédigés à ce sujet, M. Gilmore en est arrivé à la conclusion qu'il existait un marché pour l'ADAC et que les services existants étaient insuffisants pour satisfaire à la demande du public. Il s'est une fois de plus référé aux demandes des voyageurs, qui ont été (1) étudiées avant la mise en oeuvre de la démonstration d'Airtansit; (2) évaluées par le modèle informatique des services assurés dans le corridor; (3) démontrées par l'expérience d'Airtransit; et (4) acceptées par Air Canada, le transporteur le plus important, qui assure les services les plus complets, et qui connaît le mieux les particularités de ce marché, qui avait indiqué, dans son rapport intitulé "Faisabilité d'un service aérien interurbain par ADAC", la demande probable pour un tel service.

On a expliqué que les estimations de l'actuel trafic de Canavia étaient basées, pour l'essentiel, sur des extrapolations des données du marché, compilées par Airtransit. Puisque le service proposé par Canavia était, selon M. Gilmore, très comparable à celui d'Airtransit en fait de vitesse et de commodité, qu'il comporterait un transport au sol gratuit et mettrait en oeuvre des aéroports de centres urbains accessibles ainsi que des avions silencieux, il ne croyait pas exagéré d'estimer que ce service serait comparable à celui d'Airtransit et qu'il permettrait d'attirer sur tous les itinéraires 37 % de la clientèle du marché des transports aériens classiques.

Sur l'itinéraire Montréal-Ottawa, on a jugé que le service proposé pouvait se comparer à celui dont on avait fait l'expérience avec Airtransit en ce qui concerne la partie de la clientèle des autres modes de transport qu'on pour-

passenger volumes for each passenger mode used on each route. In the second stage the proportion of traffic which would be diverted to a STOL service was estimated for each mode of each route. The level of penetration by STOL into the other modes was assumed to be closely related to the total trip time-saving which STOL could offer over CTOL. In respect to the penetration estimates, the experience of the Airtransit Demonstration Project was heavily relied upon, adjusted to account for the influence of different stage-lengths. These penetration estimates are reported in Table 1.1.

On the basis of the various background reports, it was Mr. Gilmore's conclusion that there was a market for STOL and that existing services were inadequate to meet the public demand. He referred once again to the market demands indicated, which were (1) tested prior to the Airtransit Demonstration; (2) evaluated using the transportation model for services within the corridor; (3) demonstrated within the Airtransit experiment; and, (4) accepted by Air Canada, the carrier with the most complete and extensive knowledge of this particular marketplace, which in its report -- "Feasibility of Intercity STOL Airline" -- had indicated probable demands for a STOL service.

It was explained that Canavia's actual traffic estimates were based, for the most part, on extrapolations from market data compiled by Airtransit. Since Canavia's proposed service, in Mr. Gilmore's opinion, was substantially similar to the Airtransit service in terms of both speed and convenience, would provide free dedicated ground transportation, and would operate from accessible city centre airports with quiet aircraft, he conservatively estimated that this service would be able to approximate the Airtransit experience and would be able to capture 37% of the conventional airline origin-destination market on all routes.

On the Montreal-Ottawa route the proposed service was estimated to parallel the Airtransit experience relative to market capture from the various modes (see Table 1.4), but overall, due to the reduced frequency was estimated to achieve

rait intéresser (voir le tableau 1.4) mais, dans l'ensemble, en raison de la réduction de la fréquence des liaisons assurées, on estimait aboutir à un trafic inférieur d'environ un tiers à celui qu'Airtransit avait réalisé en 1975. Sur les itinéraires Montréal-Toronto et Toronto-Ottawa, sur lesquels l'élément prix a été considéré comme plus important et où les différences de durée de trajet entre le transport aérien classique et le transport de surface étaient plus grandes, on ne s'attendait pas à ce que le service proposé modifie considérablement l'importance du trafic de surface. Sur ces itinéraires, le trafic global proviendrait des transporteurs aériens classiques.

Le tableau 1.3 donne des précisions sur l'importance de la clientèle de l'avion de ligne classique (données réelles pour 1978 et prévisions pour 1983). Les tableaux 1.5 et 1.6 font respectivement état des projections de trafic pour 1983 et de la part du marché que Canavia prendrait aux transporteurs aériens classiques (1978 et 1983).

1.5 Le témoignage de City Center Airways Limited

Le témoignage de City Center au sujet de la nécessité d'un service aérien par ADAC a été présenté en deux parties, la première par M. McKnight et par M. Lerch, de Great Lakes Airlines Ltd., et la seconde par M. Griswold de Tramco Inc., un cabinet d'experts-conseils en gestion du transport.

M. Lerch a expliqué la conception de City Center à propos du service envisagé entre les villes de Montréal, Toronto et Ottawa. Il a précisé qu'il s'agirait d'un service de classe I qui mettrait en oeuvre des avions Dash-7 assurant une liaison à grande fréquence entre les centres de deux villes, à savoir Montréal et Toronto. La clientèle visée par ce service a été définie comme appartenant à celle des hommes d'affaires et des membres des professions libérales pour lesquels le temps, mais aussi la manière dont il est employé, a de l'importance. Quatre critères essentiels ont été cités comme ayant une importance capitale pour que le public accepte ce service:

1. un service efficace, simplifié, exempt de formalités tatillonnes, qu'il s'agisse des réservations, de la délivrance des billets, de l'enregistrement, de l'embarquement et du transport au sol;

approximately one-third less traffic than Airtransit in 1975. On the Montreal-Toronto and Toronto-Ottawa routes, because the price variable was seen to be more significant and because the existing time differentials between conventional airline and surface transportation modes were more significant, it was not expected that the proposed service would make any serious inroads into surface traffic. Traffic diversion from conventional airline traffic would account for the total traffic on these routes.

The size of the local CTOL market (1978 actual and 1983 forecast) is documented in Table 1.3. Canavia's projected traffic demands (1983) and the carrier's estimated penetration into the CTOL local market (1978 and 1983) are listed in Tables 1.5 and 1.6 respectively.

1.5 The Evidence of City Center Airways Limited

City Center's evidence in regards to the requirement for the STOL air service was presented in two parts, the first by Mr. McKnight and Mr. Lerch of Great Lakes Airlines Ltd., and the second by Mr. Griswold of Tramco Inc., a transportation management consulting firm.

Mr. Lerch explained City Center's concept of the proposed service between the cities of Montreal, Toronto and Ottawa. He characterized the service as a Class I service which would employ Dash-7 aircraft, provide a high frequency of service, and which would link the centre of two of the cities, namely Montreal and Toronto. The target market of the service was described as the business and professional person who places value not only on his time but on the quality of his time. Four key criteria were suggested as being critical to the public's acceptance of the service:

1. an efficient, no hassles, simplified and streamlined service in respect of reservations, ticketing, checking-in, boarding and ground transportation;

2. des tarifs raisonnables qui comprennent le transport au sol et le transport aérien, et qui ne soient pas trop supérieurs à ceux des transporteurs par avions classiques;

3. la fiabilité du service qui se traduit par la ponctualité des départs et des arrivées ainsi que des durées de vol raisonnables;

4. des gains de temps de centre-ville à centre-ville d'au moins trente minutes.

City Center a produit un document intitulé "Résumé des études d'opinions de passagers dont City Center Airways a tenu compte". Ce document faisait, à propos des prévisions de trafic, le résumé des sept rapports antérieurs consultés par le transporteur. Les prévisions sur lesquelles s'appuyait ce transporteur s'inspiraient de jugements fondés sur (1) l'examen qu'elle avait fait des divers comptes-rendus synthétisés par le document qu'elle avait produit, ainsi que par d'autres rapports qui avaient fait l'objet d'un examen mais ne contenaient pas de prévisions de trafic, et (2) l'expérience de Great Lakes en tant que transporteur aérien sur courtes distances.

En ce qui concerne les chiffres dont ce document faisait état, deux commentaires étaient ajoutés. Primo, ces chiffres étaient ajustés selon les diverses périodes dont les études tenaient compte. Secundo, en ce qui concerne le rapport de Transports Canada "L'ADAC et le transport aérien sur de courtes distances au Canada", les chiffres relatifs au trafic des avions de lignes classiques étaient considérés comme manquant de réalisme et résultant des projections de trafic élevé qui avaient été faites pour le service ADAC. Ces projections n'avaient pas été prises en considération dans les estimations de City Center.

Les estimations de trafic de City Center figurent dans le tableau 1.5. En ce qui concern l'origine du trafic prévu pour la période où les services Montréal-Toronto et Toronto-Ottawa (voir le tableau 1.4) auraient atteint leur maturité, on a estimé que la clientèle serait intégralement constituée par les passagers qui empruntaient précédemment les lignes aériennes classiques. Les chiffres relatifs au nombre de passagers ADAC attirés des autres modes de

2. a realistic fare which covers both the ground and air portion of the trip and which is not an excessive premium over CTOL fares;

3. a measure of service reliability in terms of realistic flying times and on-time arrivals and departures;

4. an overall time-savings to the customer of at least 30 minutes.

City Center entered into the proceedings an exhibit titled "A Summary of Studies and Reports Containing Passenger Projections Relied Upon by City Center Airways". The exhibit summarized the various traffic projections that were generated in the seven reports that the carrier had examined. The forecasts put forward by the carrier were a matter of judgement based on (1) its examination of the various reports outlined in aforementioned exhibit and other reports which were examined but which did not present traffic forecasts, and (2) Great Lakes' experience as a short-haul airline.

In regard to the numbers put forward in the exhibit two comments were offered. First, the figures were adjusted for the various planning periods taken into account by the studies. Second, in respect of the Transport Canada report, "STOL and Short Haul Air Transportation in Canada", the projection of CTOL traffic was considered rather unrealistic and as a result high traffic projections were made for the STOL service. These projections were discounted for the purpose of the City Center estimates.

City Center's 1983 traffic estimates are listed in Table 1.5. With respect to the sources of the mature forecast traffic on the Montreal-Toronto and Toronto-Ottawa services (see Table 1.4), it was estimated that all traffic would be diverted from conventional air services. The estimated diversion by mode for the Montreal-Ottawa service was based largely on estimates from the Airtransit experience. No stimulated traffic was estimated although City Center was

transport sur le parcours Montréal-Ottawa se fondaient dans une large mesure sur les estimations résultant de l'expérience d'Airtransit. Aucune évaluation du nombre de voyageurs complètement nouveaux n'a été faite, mais City Center envisage avec beaucoup de confiance la probabilité d'un certain surcroît de trafic provenant d'un tel groupe.

1.5.1 Le témoignage de M. Griswold

City Center a jugé prudent de faire examiner ces dernières prévisions par un organisme extérieur afin d'en obtenir une vérification objective. On a expliqué que les experts-conseils canadiens qui ont été approchés semblaient tous avoir plus ou moins participé à l'élaboration des rapports qui existaient au sujet de l'ADAC, si bien que le transporteur a retenu les services d'un expert américain, M. Griswold, de Tramco Inc. On attendait de lui, non seulement qu'il vérifie les prévisions de City Center, mais aussi qu'il exprime certaines opinions fondées sur l'expérience américaine des services sur courtes distances.

M. Griswold était d'avis que les trois principales variables à analyser étaient le coût du voyage, la fréquence des liaisons et la durée du voyage pour chacun des modes de transport envisagés. Du fait que le principal avantage attribué à l'ADAC était le gain de temps qu'il permettait d'obtenir, M. Griswold a rédigé une analyse dans laquelle les coûts et les fréquences de service des ADAC et ceux des avions de transport classiques sont constants. C'est de cette façon, a-t-il soutenu, que l'on peut évaluer l'importance de l'élement durée du voyage.

Cette recherche commençait par une série de tableaux donnant pour chacun des trois itinéraires et pour chacun des trois modes de transport possibles sur ces trois itinéraires, les précisions relatives aux prévisions de coût et de durée de voyage, par mode de transport, d'un voyage d'affaire classique.

Les durées de voyage dont il est question s'entendaient de centre-ville à centre-ville. L'auteur de cette étude admettait que les passagers ne proviendraient pas tous du centre-ville, mais il faisait valoir qu'un certain pourcentage d'entre eux le ferait. En calculant les durées de voyage par ADAC, l'auteur supposait quite confident that some passenger traffic would, in fact, be stimulated.

1.5.1 The Evidence of Mr. Griswold

City Center had considered it prudent to have an outside body examine its final forecast with a view to verifying them in some objective manner. It was explained that the Canadian consultants who were approached all seemed to have had some input into the existing STOL reports and as a result the carrier retained an American consultant, Mr. Griswold, of Tramco Inc. As well as verifying the City Center forecasts, it was expected that the consultant could provide some insight into the American experience with short-haul operations.

It was Mr. Griswold's opinion that the three major variables to be analyzed were cost of travel by mode, frequency of service by mode, and travel time by mode. Since the primary advantage ascribed to STOL was that it would save valuable travelling time, he prepared an analysis in which costs and frequency were held constant when comparing STOL and CTOL. This he contended, would permit one to separate out the impact of travel time.

The research was introduced by a series of tables which documented for each of the three routes and for each of the modes on the three routes, the estimated cost of a standard business trip and the estimated travel time by mode.

The travel times utilized were travel times from downtown to downtown. He recognized that not all passengers originate downtown nor do all passengers terminate downtown, but he argued that there is some proportion of passengers with this particular travel pattern. In calculating travel times for the STOL mode it

qu'un tunnel ou un pont serait mis en place pour faciliter l'accès à l'aéroport de l'île de Toronto.

En ce qui concerne les frais de voyage (par exemple tels qu'ils s'entendent pour le voyageur, par opposition à ce qu'ils sont pour le transporteur) le mode ADAC était supposé comporter la desserte par autobus entre le centre-ville et l'aéroport, ce service étant compris dans le prix du billet. On supposait que le passager des lignes classiques avait recours au service d'autobus disponible et les tarifs de ces derniers ont été pris en considération. Cette hypothèse a été retenue pour permettre de disposer de données à peu près comparables en ce qui concerne le prix du voyage par avion classique et par ADAC.

M. Griswold a ensuite comparé l'impact des tarifs à celui de la durée de vol, une comparaison, a-t-il soutenu, qui permettrait de prévoir comment, sur les diverses lignes, les voyageurs se répartiraient par mode de transport. Ses chiffres donnaient à penser que sur les lignes Toronto-Ottawa et Toronto-Montréal, le voyageur désireux d'économiser de l'argent et qui, pour cette raison, choisirait le train ou l'autobus, épargnerait une somme de l'ordre de 5 à 10 dollars par heure. M. Griswold a considéré que les gens estimeraient que leur temps vaut plus que 5 à 10 dollars par heure et, partant de cette idée, il s'attend à ce que l'autobus et le chemin de fer ne prennent, sur ces deux trajets, qu'une partie relativement faible du marché. Dans le cas de la desserte Montréal-Ottawa, toutefois, une personne voyageant par autobus, par exemple, économiserait 55 dollars per heure pour une heure et vingt minutes de durée supplémentaire de trajet. M. Griswold a prévu de ce fait que l'autobus attirerait un nombre important de voyageurs. De la même façon, le chemin de fer et l'automobile permettent d'appréciables économies sur le trajet Montréal-Ottawa.

L'idée a été émise que l'actuelle répartition des voyageurs par mode de transport, telle que le montre le document de Transports Canada intitulé "L'ADC et le transport aérien sur de courtes distances au Canada", confirmait la validité de la méthode de détermination de la durée et du prix de voyage employé pour prévoir le mode de transport préféré.

M. Griswold a retenu l'hypothèse que chaque fois que le voyageur est conscient de gagner au moins 30 minutes du temps total de voyage

was assumed that a tunnel or bridge was in place to facilitate access to Toronto Island Airport.

In regards to travel costs (i.e. in terms of price to the traveller as opposed to the cost of production) the STOL mode was assumed to include, as part of the ticket price, the availability of bus service at both ends of the trip. The CTOL traveller was also assumed to make use of the bus and the prices of the bus transport were identified. This assumption was made in order to maintain the price of the CTOL and STOL modes broadly similar.

Mr. Griswold then compared the impact of fares against time, a comparison, he contended, which would enable one to predict the modal split in the various markets. His numbers suggests that in the Toronto-Ottawa and the Montreal-Toronto markets, the traveller who wanted to save money and therefore elected to go by train or bus would save an amount of money in the vicinity of $5 to $10 an hour. Mr. Griswold felt that people value their time more than $5 to $10 per hour and expected the bus and rail modes in those two markets to have a comparatively small market share. However, in the Montreal-Ottawa market a person travelling by bus for instance, would save $55 an hour for the investment of additional time of one hour and 20 minutes. He expected, therefore, that the bus would attract a sizable market share. Similarly, there were good savings with rail and automobile in the Montreal- Ottawa market.

It was suggested that the actual modal split as shown in the Transport Canada document entitled, "STOL and Short Haul Air Transportation in Canada" confirmed the validity of the time/travel validity of the time/travel cost methodology he presented as a predictor of modal preference.

As a general hypothesis, Mr. Griswold stated that whenever a route offers a perceived savings in total trip time of 30 minutes or more, then

grâce à un mode de transport donné, on peut s'attendre à ce que ce mode de transport intéresse une partie importante de la clientèle, à condition que ce mode de transport coûte à peu près la même chose, ou moins, que celui qui permet après lui la plus importante économie de temps.

Une comparaison de la durée et du prix du voyage entre l'ADAC et l'avion classique, sur les trois itinéraires, a confirmé l'idée que le passager de l'ADAC bénficierait, sans frais supplémentaires d'un gain de temps appréciable sur la durée du voyage. M. Griswold a calculé que les passagers de l'ADAC économiseraient, par rapport à ceux de l'avion classique, les durées de voyage ci-après, calculées de centre-ville à centre-ville:

Montréal-Toronto	50 minutes
Toronto-Ottawa	35 minutes
Montréal-Ottawa	35 minutes

À son avis, les gains de temps permettent de penser que le service ADAC centre-ville à centre-ville devrait attirer une partie importante de la clientèle actuelle de chacune de ces dessertes.

Il a fait valoir qu'en règle générale le fait qu'un mode de transport permette de gagner au moins 30 minutes sur la durée du voyage, intéresserait une partie importante de la clientèle, ce qu'illustre le comportement de celle des lignes Boston-Washington, Boston-New York et Calgary-Edmonton. Il a soutenu que les voyageurs estiment généralement gagner 30 minutes sur la durée du voyage quand ils empruntent l'aéroport de Washington National, celui de New York La Guardia ou celui d'Edmonton Municipal, par rapport au temps qu'il leur faudrait s'ils empruntaient d'autres aéroports. Dans le cas de chacune de ces dessertes, le fait que le départ et l'arrivée s'effectuent sur un aéroport du centre-ville attire de 70 à 80 % des passagers qui empruntent ces lignes. M. Griswold a toutefois reconnu que ces itinéraires étaient desservis par avions à réaction.

Dans le cas de la clientèle voyageant entre Cleveland et Detroit, Wright Airlines prend 18 % du marché par le fait qu'il utilise des avions à turbopropulseurs de 50 sièges entre les aéroports de Cleveland-Lake Front et de Detroit- City. M. Griswold a affirmé que le gain de temps réalisé sur cette desserte est généralement considéré

that route can be expected to attract a significant market share, provided the fare on the fastest route is similar or less than the fare on the second fastest route.

A comparison of travel time and travel cost of STOL and CTOL in the three markets suggested to Mr. Griswold that a STOL passenger would gain a significant time-savings in travel time at no additional travel costs. He calculated that STOL passengers would save the following amounts of travel time when compared to CTOL passengers: on a trip downtown-to-downtown:

Montreal-Toronto	50 minutes
Toronto-Ottawa	35 minutes
Montreal-Ottawa	35 minutes

In his opinion the trip time-savings suggested that a downtown-to-downtown STOL service would be able to attract a significant share of the existing demand for local airline travel from each market.

He argued that this general rule (i.e., a route which offers travel time-savings of thirty minutes or more will attract a significant market share), was illustrated by travel patterns in the Boston-Washington, Boston-New York, and Calgary-Edmonton markets. Travel to and from Washington (National), New York (La Guardia), and Edmonton (Municipal) Airports, he contended, is generally perceived by travellers to provide thirty minute savings in travel time compared to travel by an alternative routing. The route via the downtown airport in each market accounts for 70 to 80% of the total seats offered. He acknowledged, however, that on these routes service is operated with jet aircraft.

In the Cleveland to Detroit market, Wright Airlines, utilizing 50 passenger turbo-prop aircraft between Cleveland-Lake Front and Detroit-City airports, accountd for 18% of the seats offered in the Cleveland-Detroit market. He stated that the time-savings is generally perceived in this market to be 45-60 minutes, the

comme étant de l'ordre de 45 à 60 minutes, économie de temps dont l'importance s'explique par l'emplacement de ces aéroports.

Selon ces exemples, M. Griswold était d'avis qu'un service de liaison par ADAC exploité au tarif normal avec des avions à turbopropulseurs et permettant un gain de temps d'au moins 30 minutes sur un itinéraire, pourrait attirer environ 20 % de l'ensemble des usagers des lignes aériennes effectuant un voyage linéraire ou un voyage avec correspondance.

Pour préciser sa pensée, le témoin a expliqué qu'il ne pensait pas que le service ADAC canadien pourrait intéresser les passagers en correspondance. La seule raison pour laquelle les passagers en correspondance avaient été mentionnés tient à ce qu'ils avaient été compris dans les chiffres qui, sur cette ligne, avaient servi de base à la détermination des perspectives d'un service ADAC.

On a insisté au cours de l'examen contradictoire sur le fait que l'hypothèse du gain de temps de 30 minutes paraissait essentiel pour les besoins de l'analyse. Bien que M. Griswold n'avait aucun document à produire à l'appui de cette idée, il a dit s'être basé sur des éléments d'appréciation empiriques tirés de l'expérience des marchés auxquels il s'était intéressé. Les passagers font état de gains de temps d'une "demi"-heure; ils ne parlent jamais de deux-tiers d'heure, puisque ce n'est pas une façon habituelle de s'exprimer. Il estimait donc quantifier un aspect sémantique du langage. Il est rare qu'on puisse gagner une heure et, à son avis, un gain de temps de 15 minutes n'est probablement pas important. À part le fait que les voyageurs avaient perçu cette durée de 30 minutes de gain de temps comme importante, même si elle n'était en fait que de 25 minutes, il ne savait pas ce que les voyageurs pensaient des gains de temps de diverses durées.

M. Griswold n'a pu donner aucun exemple de deux aéroports qui, en Amérique du nord, constituent les extrémités d'une ligne desservie et qui pourraient se comparer de façon presque immédiate au service de transport envisagé. Il était d'avis que la liaison par avions turbopropulseurs réalisée entre Cleveland et Detroit est celle qui se rapproche le plus de l'exemple que nous recherchons, mais il a admis lui-même que cet itinéraire est trop court (170 milles) pour être parfaitement significatif.

magnitude of which is explained by the relative location of the airports.

The weight of the evidence, in Mr. Griswold's opinion, suggested that a STOL airline service operated with turbo-prop aircraft at standard fares, on a route providing a travel time-savings of 30 minutes or more each way, can affect a market share of about 20% of total airline passengers both local and connecting, who are travelling in a given market.

In clarifying this statement the witness explained that it was not his expectation that the STOL service would attract any of the connecting passengers. Furthermore, the only reason these connecting passengers were mentioned at all was because they were included in the base market against which the STOL penetration number was constructed.

It was pointed out in cross-examination that the notion of a 30 minute time-savings appeared critical to the analysis. Although Mr. Griswold had no documentation in support of the value, he commented that it was based on empirical evidence from the markets he considered in his evidence. Passengers report trip savings of 'a' half hour; they do not say two-thirds of an hour since that is not common speech. He suggested therefore that what is being measured is a semantic convenience. Time-savings of an hour are rare, in his opinion, and savings of 15 minutes probably not important. Apart from saying that the perceived 30 minutes is a critical time-saving and that 25 minutes is effectively the same as 30 minutes, he did not know the sensitivity of market shares to the various levels of time-savings.

Mr. Griswold could provide no example of a pair of airports in North America between which a service of the type proposed was being flown. He suggested that turbo-prop services between Cleveland and Detroit are the closest existing example, but he himself admitted that the route is too short (170 miles) to be of complete relevance.

M. Griswold a également fait intervenir la notion de la qualité optimale du service dans le cas d'une ligne d'appoint. Pour pouvoir faire, avec succès, concurrence au service Rapidair existant, il a suggéré que le service ADAC envisagé devrait offrir une fréquence horaire entre 7 heures du matin et 7 heures du soir, c'est-à-dire comporter 13 vols par jour dans chaque direction. Il a signalé la ligne Philadelphie-Washington comme étant celle qui assure un service de cette qualité au moyen d'avions turbopropulseurs. La question de l'horaire se posait puisque, comme on vient de l'expliquer, M. Griswold avait supposé que les coûts et les fréquences étaient constants lors de sa comparaison des services par ADAC et des services par avions classiques, de façon à pouvoir mesurer l'importance de l'élément durée du voyage. Dans le meilleur des cas, le service ADAC pourrait assurer le pourcentage suivant du nombre de sièges disponibles sur chaque parcours.

Montréal-Toronto	12 %
Toronto-Ottawa	15 %
Montréal-Ottawa	24 %

C'est là une partie du marché qui, à l'exception possible de la ligne Montréal-Ottawa, pourrait selon M. Griswold être desservie par le service ADAC, pourvu que celui-ci se caractérise par des tarifs et une fréquence de départs comparables à ceux des lignes aériennes classiques.

Avec un coefficient de remplissage de 53 % pour atteindre le seuil de rentabilité, et un coefficient de fiabilité de 95 %, on a calculé que pour assurer un service de qualité optimale, il faudrait annuellement un total de 204,000 passagers payants pour que les recettes équilibrent les dépenses. Étant donné ce chiffre, M. Griswold a posé la question suivante: "S'agit-il là d'un nombre de passagers que City Center espère pourvoir atteindre?". Il a comparé le nombre de passagers des avions ADAC nécessaire pour atteindre le seuil de rentabilité à la demande que City Center a prévue pour l'ADAC sur chaque ligne. Sur la ligne Montréal-Toronto, le seuil de rentabilité était atteint avec un nombre de passagers correspondant à 61 % de la prévision portant sur les services ADAC. Toutefois, sur les lignes Montréal-Ottawa et Toronto-Ottawa, ce seuil de rentabilité sup-

Mr. Griswold also entered into consideration the notion of the optimum level of service for a commuter service. In order to compete successfully with the existing Rapidair service he suggested that the proposed STOL service would have to operate on an hourly frequency from 7 a.m. to 7 p.m. (i.e., 13 flights per day in each direction). He pointed to the Philadelphia-Washington market as a market which supports this level of service using turbo-prop equipment. The question of a schedule was relevant since, as explained earlier, it was Mr. Griswold' requirement that cost and frequency be held constant when comparing the STOL and CTOL modes so as to separate out the impact of travel time. At the optimum level of service, the STOL service would account for the following percentage of the total number of seats available in each market:

Montreal-Toronto	12%
Toronto-Ottawa	15%
Montreal-Ottawa	24%

This is a market share which, with the possible exception of the Montreal-Ottawa route, Mr. Griswold believed could be achieved by the STOL service provided that the STOL service matched the price and frequency available on the CTOL airlines.

Given a breakeven load factor of 53% and a completion factor of 95%, it was calculated that at the optimum level of service an annual total of 204,000 revenue passengers would be required for breakeven operation. With this number in mind, Mr. Griswold posed the following question: "Is this a volume of passengers that City Center could expect to achieve?" He compared the number of STOL passengers required to breakeven with City Center's forecasted STOL demand in each market. In the Montreal-Toronto market, the breakeven number of passengers was 61% of the forecast STOL demand. However, in the Montreal-Ottawa and Toronto-Ottawa markets the breakeven number STOL passengers at the optimum level of services was greater than the forecast level for STOL. The suggestion was the STOL in these two markets would have to be reduced to a level of frequency

poserait un nombre de passagers plus important que celui qui avait été prévu. Il a de ce fait été suggéré que sur ces deux lignes les services par ADAC devraient être réduits pour correspondre à une fréquence plus compatible avec la demande prévue.

M. Griswold s'est déclaré d'accord, au cours de l'examen contradictoire, sur le fait que si l'horaire était réaménagé, et si l'on diminuait la fréquence des services, le pourcentage nécessaire pour atteindre un coefficient de remplissage donné serait réduit. Mais, a-t-il fait valoir, l'aptitude de l'exploitant d'un service ADAC à intéresser la clientèle avec des services n'atteignant pas la fréquence optimale serait diminuée en raison de la concurrence. A cet égard, il a fait remarquer la constatation empirique que l'on peut tirer de l'exploitation par Air Canada et Nordair de la ligne Montréal-Toronto, sur laquelle Air Canada obtient un coefficient de remplissage de 70 %, bien supérieur à celui de Nordair.

Finalement, il a comparé le nombre de passagers permettant, dans le cas d'un service ADAC, d'atteindre sur une base annuelle et avec le meilleur service possible, le seuil de rentabilité, au nombre réel de passagers des lignes exploitées par avions classiques en 1978. Les pourcentages étaient les suivants:

Montréal-Toronto	22 %
Toronto-Ottawa	40 %
Montréal-Ottawa	100 % +

Les recherches qu'il a entreprises ont permis à M. Griswold d'arriver aux conclusions suivantes: dans le cas de l'itinéraire Montréal-Toronto, envisagé du point de vue commercial et du point de vue de la commodité du passager, le service que l'on propose d'assurer entre les adacports avec des avions turbopropulseurs Dash-7 de 50 sièges aurait de grandes chances de succès. La ligne Montréal-Ottawa ne serait pas aussi prometteuse et la ligne Toronto-Ottawa se situerait entre les deux.

1.6 Le témoignage de Dash-Air

En présentant son témoignage, M. Danson a défini le service Dash-Air proposé comme un service à haute fréquence assuré sans réservation mais avec "la garantie d'une place" entre

more consistent with the forecast level of STOL demand.

Mr. Griswold agreed in cross-examination that if the schedule was tailored back and fewer frequencies were offered, then the percentage share of the market needed to attract any particular load factor would be reduced. But he argued, the ability of the STOL operator to attract the market share with less than optimum frequeny would be diminished because of the competition. In this regard, he pointed to the empirical evidence of Air Canada and Nordair in the Montreal-Toronto marketplace where Air Canada is operating at 70% load factor and Nordair at a much lower load factor.

Finally, he compared the breakdown number of STOL passengers per year at the optimal level with the actual number of CTOL passengers carried in the market in 1978. The percentage were as follows:

Montreal-Toronto	22%
Toronto-Ottawa	40%
Montreal-Ottawa	100% +

On the basis of his research, Mr. Griswold arrived at the following conclusions. For the Montreal-Toronto route viewed from a marketing and passenger convenience point of view, the service as proposed using the 50 passenger Dash-7 turbo-prop aircraft between downtown STOL ports could expect a high probability of success. The Montreal- Ottawa route would not be as promising and the Toronto-Ottawa would fall between the two extremes.

1.6 The Evidence of Dash-Air

In presenting his evidence, Mr. Danson described the proposed Dash-Air service as a high frequency service, operated without reservations but with a "guaranteed seat" system and flown

deux terrains permettant d'utiliser les possibilité de décollage et d'atterrissage courts de l'avion Dash-7.

M. Danson n'a pas parlé longuement de la nécessité d'un service aérien, estimant que cette question avait été traitée complètement par ceux qui l'avaient précédé. Il a toutefois donné certains détails à propos d'une étude effectuée pour Dash-Air par Goldfarb Consultants, étude intitulée "Réactions de la population de Toronto au sujet du service Dash-Air". Ce document a été défini comme étant une étude conçue pour évaluer la mesure dans laquelle le public est partisan ou non du principe de l'ADAC. Cette étude traite (1) des comportements de la population de Toronto et de ses environs à l'égard de l'ADAC, ce qui était considéré comme important puisque cette question a paru dominer les débats et (2) la réaction des voyageurs à l'égard du principe de l'ADAC.

M. Danson a montré clairement que l'examen de ces questions ne constituait pas une étude définitive du marché mais plutôt un schéma directeur. Il a également indiqué qu'à réception d'un permis il entreprendrait une étude de marché proprement dite, étude dont l'avant-projet a été communiqué aux personnes présentes à l'audience.

De l'avis du témoin de Goldfarb, M. Myles, la principale conclusion de l'étude faisait suite à la question suivante:

> Si l'aéroport de l'île de Toronto devait être utilisé comme terminus pour ce service aérien régulier de troisième niveau entre les centre-ville de Toronto, de Montréal et d'Ottawa, en mettant en oeuvre les avions Dash-7 de construction canadienne, et si ce service devait offrir un gain de temps d'une heure par rapport aux services existants, seriez-vous ou non en faveur de la création d'un tel service?

Il a été expliqué que les conclusions générales de l'étude faisaient ressortir que les résidents de la ville de Toronto et du Toronto métroplitain réagissaient les uns et les autres favorablement à la proposition relative à Dash-Air. Dans le Toronto métropolitain 70 % des gens qui ne

point to point utilizing the STOL capabilities of the Dash-7 aircraft.

Mr. Danson did not deal at great length with the requirement for air services as he felt that the issue had been dealt with exhaustively in the evidence of others. He did however detail certain aspects of a survey conducted for Dash-Air by Goldfarb Consultants entitled "Metro Toronto Residents Attitudes Towards Proposed Dash-Air Service". The document was described as a concept study designed to test the degree of public support for and against the STOL concept. The study dealt with (1) public attitudes in the City of Toronto and Metro Toronto to the STOL concept, which was considered important since the issue seemed to overhang the hearing and (2) the response of the air traveller to the STOL concept.

Mr. Danson made it clear that the survey did not constitute a definitive market study but was rather a guideline. He also indicated that on receipt of a licence he would undertake a proper market study, a first draft of which was circulated to those present at the hearing.

It was the opinion of the witness from Goldfarb, Mr. Myles, that the key finding of the survey was in response to the following question:

> If Toronto's Island Airport was to be used as a terminal for this regularly scheduled air commuter service between downtown Toronto and downtown Montreal and Ottawa using the Canadian made Dash-7 aircraft and this service offered a time-saving of one hour over existing services, would you be in favour or not in favour of the implementation of such a service?

It was explained that the overall conclusion of the study was that the residents of both the City of Toronto and Metro Toronto responded favourably to the Dash-Air proposal. In Metro Toronto, 70% of the non-air travellers and 78% of the air travellers supported the STOL con-

prennent pas l'avion et 78 % des voyageurs aériens étaient favorables au principe de l'ADAC.[3] Les partisans de ce mode de transport ont été encore plus nombreux lorsqu'on leur a fait savoir que ce service ne donnerait pas lieu à une "augmentation appréciable des niveaux de bruit", et que "5,000 personnes travaillent chez de Havilland à la réalisation du projet du Dash-7".

Le rapport de Goldfarb précisait dans le détail les raisons indiquées par les personnes interrogées pour expliquer l'appui qu'elles apportaient à la création de ce service. Elles insistaient d'abord sur la commodité et les gains de temps que ce service rendrait possibles, ainsi que sur les avantages qu'il présenterait pour les hommes d'affaires de la ville et pour l'ensemble des activités commerciales.

M. Danson a, dans le rapport, mis en lumière une autre question:

> S'il existait un service aérien et un service de transport au sol à haute fréquence entre Toronto et Montréal, lequel permettrait de gagner environ une heure sur l'aller de centre-ville à centre-ville par comparaison avec les services actuellement disponibles, dans quelle mesure seriez-vous intéressé par ce genre de service entre Toronto et Montréal?

En se basant sur les réponses à cette question, on a fait valoir que les services proposés pouvaient intéresser une partie importante de la clientèle actuelle des lignes aériennes. Près de la moitié (45 %) de ceux qui au cours des trois mois précédents avaient pris l'avion soit pour Montréal soit pour Toronto, ont montré un intérêt manifeste pour le service proposé tandis que 42 % d'entre eux ont déclaré qu'ils seraient "très" ou "assez" intéressés par ce service.

cept.[3] Support for the concept was increased when the respondents were informed that the service would result in "no appreciable increase in noise levels", and that "5,000 people are employed at de Havilland on the Dash-7 project".

The Goldfarb report detailed the reasons that the respondents had indicated for supporting implementation of the service. Primarily, they focussed on the convenience and time-savings that the service would provide and the benefits it would confer on the city's businessmen and business related activities.

Mr. Danson highlighted another question in the report:

> If there was a high frequency air and ground transportation service available between Toronto and Montreal which would provide a time-saving of about one hour in total one-way downtown-to-downtown transportation in comparison to services now available, how interested would you be in travelling between Toronto and Montreal this way?

On the basis of the responses to this question, it was argued that the proposed services demonstrated a potential to attract a substantial proportion of the present air travellers. Almost half (45%) of those who had flown to either Montreal or Toronto in the previous three months indicated a definite interest in using the proposed service. Another 42% indicated that they would be "very" or "somewhat" interested in using the service.

---

3 Pour les besoins de l'enquête de Goldfarb, l'expression "voyageurs aériens" a été employée arbitrairement pour définir ceux des résidents du Toronto métropolitain qui, au cours des trois derniers mois, s'étaient rendus par avion soit à Ottawa soit à Montréal. Ils constituaient 76 des 392 résidents du Toronto métropolitain (ce qui comprend des habitants de la ville de Toronto) qui ont été interrogés.

3 For purposes of the Goldfarb survey, the term "air travellers" was an arbitrary designation used to define those Metro Toronto residents who had taken a trip by air to either Ottawa and Montreal in the previous three months. They accounted for 76 of the total 392 residents of Metro Toronto (including the City of Toronto) who were interviewed.

M. Danson a expliqué que la même question a ensuite été répétée au sujet de Toronto et d'Ottawa en invoquant un gain de temps de 45 minutes. Près de 36 % des réponses ont montré un intérêt manifeste pour ce service tandis que 46 % ont indiqué un "certain" intérêt.

On a allégué au cours de l'examen contradictoire qu'aucune question n'avait été posée dans le rapport pour connaître la réaction aux gains de temps de diverses durées, par exemple une demi-heure plutôt qu'une heure.

Les projections de trafic invoquées par Dash-Air (voir le tableau 1.5) ont été mises au point après un examen approfondi des études réalisées par Air Canada, Airtransit, de Havilland et Transports Canada. M. Danson a expliqué que le transporteur avait compté sur la rectitude de son jugement et sur l'expérience de PWA. Les estimations relatives à la pénétration de l'ADAC dans le marché de l'avion de ligne classique ont montré que les études dont il est question ci-dessus, ainsi que d'autres documents de référence, étaient mentionnés en détail dans la demande. En se fondant sur ces estimations, on a pu faire valoir que le marché de l'ADAC était beaucoup plus important que les services que Dash-Air comptait offrir. À cet égard, on a précisé que, le cas échéant, Dash-Air était prêt à se doter de moyens ADAC supplémentaires.

Le tableau 1.4 fait état du trafic escompté par Dash-Air et le tableau 1.6 donne des précisions sur les estimations des transporteurs au sujet de la pénétration de l'ADAC sur les lignes locales desservies actuellement par des avions classiques.

1.7 Le témoignage de Bradley Air Services Ltd.

Contrairement aux trois requérants principaux, qui ont demandé à desservir Montréal, Toronto et Ottawa, Bradley Air Services Ltd. a demandé à assurer entre Mirabel-Ottawa et Toronto-Ottawa des services aériens de classe 1 au moyen d'avions Dash-7. MM. Shannon et Kirkconnel, de Bradley Air Services, ont apporté des précisions utiles au sujet de ce service. De plus, M. Dedekam, délégué par l'Association des représentants des compagnies de transport aérien du Canada (lignes étrangères), a parlé de la

Mr. Danson explained that the same question was then repeated in respect of Toronto and Ottawa with time-savings of 45 minutes. Almost 36% of the respondents indicated a definite interest in using the service to commute to Ottawa and more than 46% indicated "some" interest.

It was adduced in cross-examination that no questions were asked in the report to test the sensitivity of the support to different levels of time-savings (e.g., one-half hour as opposed to an hour).

The traffic projections put forward by Dash-Air (see Table 1.5) were developed after an extensive review of the studies of Air Canada, Airtransit, de Havilland and Transport Canada. In addition to this review, Mr. Danson explained that the carrier had relied on its better judgement and the experience of PWA. The penetration estimates of STOL into the CTOL market indicated by the above-mentioned studies and other sources were detailed in the application. On the basis of these estimates, it was submitted that a much greater market was available to STOL than the capacity Dash-Air proposed to offer. In this connection, it was stated that should additional STOL capacity be required, Dash-Air would be willing to provide it.

The expected sources of Dash-Air's traffic are listed in Table 1.4 and the carriers' estimated penetration into the CTOL local markets is detailed in Table 1.6.

1.7 The Evidence of Bradley Air Services Ltd.

Unlike the three previous applicants who had applied to serve the points Montreal, Toronto and Ottawa, Bradley Air Services Ltd. has applied to provide Class I air services using Dash-7 aircraft between Mirabel-Ottawa and Toronto-Ottawa. Evidence in respect of the requirement for air service was led by Mr. Shannon and Mr. Kirkconnel of Bradley Air Services. In addition, Mr. Dedekam, representing the Association of Airline Representatives in Canada (Foreign Airlines), spoke to the require-

nécessité d'améliorer les services aériens entre Mirabel et certains points situés à l'intérieur du Canada.

En ce qui concerne la ligne Ottawa-Mirabel, Bradley a indiqué que la nécessité de services aériens était déjà admise, comme le montre l'existence des transporteurs aériens auxquels des permis ont été délivrés et comme le montre aussi le trafic qu'ils réalisent. En demandant une extension de ses droits d'exploitation, Bradley vise à améliorer la qualité et la fréquence du service qu'il assure actuellement entre Ottawa et Mirabel. Bien que l'avion de type DC-3 actuellement mis en oeuvre sur cette ligne est à la fois fiable et financièrement approprié, son âge et son apparence générale, a fait valoir le représentant de Bradley, ne correspondent pas autant qu'il le faudrait à la poursuite à long terme d'un service assuré sur un marché aussi exigeant. De plus, on estime que la stabilisation du trafic passagers sur ce marché résulte dans une grande mesure du fait qu'on exploite un DC-3, avion qui ne peut pas attirer une clientèle plus importante.

On s'attend à ce qui l'introduction d'avions Dash-7 sur la ligne Ottawa-Mirabel se traduise par:

a) plus de commodité et de confort pour les passagers qui utilisent actuellement ce service, et

b) une stimulation de la demande, du nombre de personnes qui utiliseraient les services de First Air centre Ottawa et Mirabel plutôt que d'autres modes de transport, par exemple l'automobile privée, et ces voyageurs qui attendent présentement un vol assuré par un avion à réaction plutôt que d'emprunter le DC-3.

On a toutefois indiqué clairement que la modernisation du matériel actuel ne pourrait pas être ralisée sur la seule ligne d'Ottawa à Mirabel car elle est incapable de donner lieu à une utilisation du Dash-7 qui engendre des revenus suffisants pour compenser les coûts d'exploitation de cet appareil.

Au cours de l'examen contradictoire, on a demandé à Bradley d'expliquer comment il entend "qualitativement et quantitativement" améliorer le service aérien Ottawa-Mirabel en réduisant la fréquence des vols qui passerait de

ment of improved air services between Mirabel and interior Canadian points.

With respect to the Ottawa-Mirabel market, the position adopted in the Bradley application was that the need for air services had already been recognized as evidenced by the licenced carriers presently in the market and the traffic carried by them. By means of this application for new authority, Bradley sought to enhance the quantity and quality of the present Ottawa-Mirabel services. It was argued that although the DC-3 aircraft (currently utilized on this route) was both reliable and financially appropriate, its age and general appearance were not best suited to the long-term continuous operation in such a highly visible and sophisticated market. Moreover, it was felt that the flattening in passenger traffic growth in this market was largely attributable to the DC-3 and represented a mature point in the potential traffic generation capabilities of this aircraft.

It was anticipated that the introduction of Dash-7 services on the Ottawa-Mirabel market would:

a) provide a higher level of convenience and comfort to those passenger presently using the service, and

b) have a stimulative effect on the number of people who would use the First Air service between Ottawa and Mirabel rather than other modes of transportation, that is, these passengers would be diverted from private automobile and people who now wait for the jet rather than fly the DC-3.

It was made quite clear, however, that upgrading the existing equipment could not be accomplished on the basis of the Ottawa-Mirabel market alone as it was incapable of generating either the revenue or utilization necessary to offset the costs of operating Dash-7 equipment.

In cross-examination, Bradley was requested to explain how it intended to improve the "quality and quantity" of the Ottawa-Mirabel air service by reducing the flight frequency from three per day to two per day. It was Mr. Kirk-

trois par jour à deux par jour. M. Kirkconnel a répondu que, bien que cette fréquence serait réduite, on disposerait de 100 sièges par jour, contre 78 actuellement, et que l'on offrirait le service avec un avion beaucoup plus moderne.

En ce qui concerne les services aériens entre Mirabel et Toronto, M. Kirkconnel a produit un document énumérant les transporteurs aériens étrangers dont le terminus se trouve à Montréal et qui n'ont pas le droit de transporter des passagers au-delà de Mirabel. Il était d'avis que le service proposé par First Air contribuerait à simplifier pour ces transporteurs les problèmes d'accès à Toronto.

En outre, M. Dedekam a parlé au nom de l'Association des représentants des compagnies de transport aérien du Canada, une association qui représente 90 % de toutes les compagnies aériennes étrangères desservant le Canada. Il a lu une lettre adressée au Comité:

> Nous tenons à vous faire savoir que, de l'avis de ceux des membres de l'Association des représentants des compagnies de transport aérien du Canada auxquels on a refusé des droits de trafic à l'aéroport international de Toronto, les correspondances aériennes entre l'aéroport de Mirabel et la région susmentionnée sont insuffisantes pour permettre l'acheminement normal des passagers européens dont la destination finale se trouve dans cette région.
>
> De ce fait, l'Association des représentants des compagnies de transport aérien du Canada tient, au nom de ceux de ses adhérents dont il est question, à exprimer tout son appui pour l'extension de services aériens entre Mirabel et les points situés à l'intérieur du Canada, comme on l'a indiqué, estimant qu'on améliorerait ainsi de façon manifeste la situation à laquelle on est actuellement confronté.

De plus, M. Dedekam était d'avis que beaucoup de passagers du sud de l'Ontario doivent se rendre à Dorval et prendre une correspondance par autobus pour arriver à l'aéroport de Mirabel. Le service entre Toronto et Mirabel, un vol par jour, habituellement avec un avion DC-9, était à son avis insuffisant. Il lui a semblé que de nombreux passagers se rendaient de Toronto à Boston ou à New York pour aller outre-mer

connel's reply that although the frequency would be reduced, a greater number of seats would be available, 100 as opposed to 78, and a more modern aircraft would be used.

In respect of air services between Mirabel and Toronto, Mr. Kirkconnel introduced into evidence a document listing foreign air carriers whose services terminate at Montreal and who have no right to carry passengers beyond Mirabel. It was his opinion that First Air's proposed service would help to alleviate traffic access problems to Toronto for these carriers.

In addition, Mr. Dedekam spoke on behalf of the Association of Airline Representatives in Canada -- an association which represents 90% of all foreign airlines serving Canada. He read from a letter addressed to the Committee:

> We wish it to be known that in the point of view of those members of the AARC being denied traffic rights at Toronto International Airport, that connecting air services between Mirabel Airport and the aforementioned area are inadequate for the normal flow of European passengers whose final destination lies in this area.
>
> In this light, the AARC on behalf of those member carriers mentioned, wishes to express its strong support in favour of expanding air services between Mirabel and interior Canadian points as mentioned, seeing this as a definite improvement over the situation which currently prevails.

Moreover, Mr. Dedekam was of the opinion that there are far too many passengers from Southern Ontario who have to travel to Dorval and transfer by bus to the Mirabel Airport. The service between Toronto and Mirabel, one flight per day, usually with a DC-9 aircraft, was in his opinion inadequate. He felt that a large number of passengers travel from Toronto to Boston or New York in order to go overseas because of the

étant donné l'insuffisance du service aérien entre Toronto et Mirabel.

Au cours de l'examen contradictoire, M. Dedekam s'est déclaré d'accord sur le fait qu'il restait également de la place sur les tronçons intérieurs des vols internationaux. Ces places, ne sont toutefois pas officiellement disponibles, c'est-à-dire qu'elles ne figurent pas à l'horaire. M. Dedekam a cité le cas d'un vol d'Air Canada entre Toronto et Paris via Mirabel. Il peut y avoir de la place sur le tronçon Toronto-Mirabel, mais Air Canada ne tient manifestement pas à compromettre le remplissage d'un avion en transportant de Toronto à Mirabel un trop grand nombre de passagers destinés aux compagnies aériennes concurrentes, et par ce fait-même à manquer de place pour ceux de ses propres passagers qui vont de Toronto à Paris.

M. Dedekam s'est en outre déclaré d'accord sur le fait que les passagers se rendant de Toronto à Mirabel préfèreraient un voyage direct, sans escale à Ottawa.

En ce qui concerne la ligne Ottawa-Toronto, Bradley a signalé dans sa demande que le marché correspondant avait été, en 1977 et 1978, le troisième par ordre d'importance sur les lignes intérieures. On a précisé que ce marché n'avait cessé de grossir pendant les années précédentes et qu'il présentait des perspectives de croissance en 1979. Étant donné qu'il s'agit d'un marché existant, le demandeur croyait que la principale question à laquelle il fallait répondre pour montrer la nécessité du service n'était pas celle de savoir s'il y avait assez de personnes désireuses de voyager entre Ottawa et Toronto mais plutôt celle de savoir si la proposition répondrait ou non à un service nécessaire et commode qui, n'existant pas actuellement, est assez alléchant pour prendre une partie du marché.

À l'appui de la demande, on a fait valoir que le service proposé:

1. offrait des gains de temps importants aux passagers, 45 minutes en moyenne sur l'aller-retour,

2. offrait au public une économie substantielle, de 18 à 63 dollars sur un aller-retour,

3. permettrait l'amélioration, manifestement souhaitée, d'un service existant et nécessaire, celui d'Ottawa-Mirabel, et

inadequacy of air service between Toronto and Mirabel.

In cross-examination, Mr. Dedekam agreed that space was also available to the public on domestic legs of international flights. This space, however, was not officially available i.e., not mentioned in the timetable. He gave as an illustration an Air Canada flight between Toronto and Paris via Mirabel. Space may be available on the Toronto to Mirabel leg, but Air Canada obviously does not want to short-sell an aircraft by carrying too many Toronto-Mirabel passengers for competing airlines and thereby not have space for its own passengers from Toronto to Paris.

Mr. Dedekam further agreed that in terms of moving passengers from Toronto to Mirabel, it would be preferable if the passengers could travel directly without a stop in Ottawa.

In respect of the Ottawa to Toronto market it was pointed out in the Bradley application that the market ranked number three in 1977 and 1978 domestic O&D travel. The market was described as having grown consistently in previous years and showed prospect for growth in 1979. Given that it was an established market, the applicant believed that the primary question to be answered in providing evidence of a requirement for service was not whether sufficient volumes of people wished to travel between Ottawa and Toronto, but whether or not the proposal would provide a service that is necessary and convenient, not presently available and sufficiently attractive to capture a market share.

In support of the application it was argued that the proposed service:

1. offered substantial time-savings to local travellers -- 45 minutes on average per round trip,

2. offered substantial financial savings to the public -- $18 to $63 per round trip,

3. would enable an existing and necessary service, the Ottawa-Mirabel service, to be upgraded to a higher standard,

4. donnerait des moyens supplémentaires de se rendre de Mirabel à Toronto, diminuant ainsi dans une certaine mesure la fréquence des récriminations formulées par les transporteurs étrangers au sujet de l'accès à Toronto et fournissant en outre un complément commode et nécessaire au seul vol qu'Air Canada assure actuellement chaque jour.

À l'appui des projections de trafic relatives à ce service, la récente expérience acquise par Midway Airlines à Chicago ainsi que l'expérience du service d'Airbus de Pacific Western Airlines entre Calgary et Edmonton ont été citées. En ce qui concerne ce dernier service, le requérant a fait valoir que, partiellement au moins, le succès du service assuré par Airbus tient à l'utilisation de l'aéroport municipal d'Edmonton, qui est bien situé.

M. Kirkconnel a émis l'idée que l'étude effectuée par Midway Airlines a démontré les raisons pour lesquelles les personnes voyagent de centre-ville à centre-ville. Ces raisons étaient les tarifs (39% des réponses), la commodité de l'aéroport (38% des réponses) et la commodité des temps de vol (22% des réponses). On a cependant fait remarquer au cours de l'examen contradictoire que les services de Midway Airlines se comparaient très mal à ceux qu'envisage Bradley du point de vue des types d'avions, de l'emplacement de l'aéroport et de l'importance des tarifs envisagés.

Le genre de clientèle que vise le service ADAC de Bradley, les projections de volume de trafic et les prévisions de pénétration du marché des avions classiques sur la ligne Toronto-Ottawa figurent en détail dans les tableaux 1.4 à 1.6. Les prévisions de trafic du transporteur sont indiquées, pour les lignes Ottawa-Mirabel et Toronto-Mirabel, dans le tableau 1.7.

1.8 Le témoignage d'Air Atonabee Limited

En présentant le cas du service direct d'Air Atonabee, entre Toronto et Ottawa, M. Csumerik a commencé par parler des divers aspects du service précédemment assuré par ce transporteur entre ces deux points, via Kingston. Le service en direct a été exploité de février 1978 à la fin mars 1979, en semaine seulement, avec deux allers- retours quotidiens au départ d'Ottawa.

4. would provide additional service for Mirabel-Toronto traffic with the effect of alleviating, somewhat, foreign carriers' complaints regarding traffic access to Toronto, and at the same time, providing a convenient and necessary alternative to the existing once per day Air Canada flight.

In support of the traffic projections for this service, the recent experience of Midway Airlines in Chicago and the experience of Pacific Western Airlines' Airbus service between Calgary and Edmonton were noted. In respect of the latter service, the applicant submitted that, at least in part, the success of the Airbus service lies in the use of the conveniently located Edmonton Municipal Service.

It was suggested by Mr. Kirkconnel that the survey conducted by Midway Airlines indicated the reasons why people travel on downtown-to-downtown service. The reasons given were fares (39% of the respondents), airport convenience (38% of the respondents) and convenient flight times (22% of the respondents). It was pointed out in cross-examination, however, that there was very little to compare between Midway Airlines' operation and the proposed Bradley operation in terms of type of aircraft, location of the airport and fares to be charged.

Bradley's expected sources of STOL traffic, projected traffic volumes and penetration estimates into the CTOL market and for the Toronto-Ottawa market are detailed in Tables 1.4 through 1.6. The carrier's traffic estimates for the Ottawa-Mirabel and Toronto-Mirabel markets are listed in Table 1.7.

1.8 The Evidence of Air Atonabee Limited

In presenting the case for Air Atonabee's direct service between Toronto and Ottawa, Mr. Csumerik first discussed the various aspects of the carrier's previous service between the two points via Kingston. The indirect service was operated from February 1978 to the end of March 1979 on weekdays only, with two round-trips daily originating from Ottawa.

M. Csumerik a expliqué que les coefficients de remplissage, très faibles à l'origine, avaient atteint un maximum de 41 % en août 1978, pendant la grève d'Air Canada. La nécessité de faire escale à Kingston avait eu, à son avis, des conséquences importantes sur ses coefficients de remplissage. Le problème tenait à ce que l'escale ajoutait 35 minutes au voyage, ce qui constituait un inconvénient pour les passagers. La durée du vol, a indiqué le témoin, était un facteur important car ce service intéressait surtout les hommes d'affaires.

En août 1978, Air Atonabee a obtenu de la Commission l'autorisation temporaire d'exploiter directement cet itinéraire pendant la grève d'Air Canada. Les coefficients de remplissage se sont améliorés et le temps cale à cale a été réduit, passant de 105 minutes (avec l'escale à Kingston) à 60 à 65 minutes sans escales.

Selon M. Csumerik, ce service a pris fin pour les raisons suivantes:

1. l'augmentation de la durée du voyage a indisposé la clientèle,
2. le coefficient de remplissage a diminué considérablement,
3. le service était, avec l'escale de Kingston, d'une exploitation coûteuse à cause des dépenses supplémentaires de carburant, des frais d'atterrissage et d'une surexploitation de l'avion, et
4. le transporteur manquait d'intégrité à l'égard de ses passagers.

Plaidant pour un service direct Toronto-Ottawa, M. Csumerik a ajouté qu'il est souhaitable de donner satisfaction à la clientèle désireuse d'arriver directement au centre-ville. Il a fait valoir qu'une autorisation de classe II permettrait au transporteur d'assurer un service régulier avec plus d'efficacité qu'une autorisation de classe III.

En se basant sur l'expérience antérieure des tronçons de route pour lesquels une demande a été formulée, ainsi que sur l'expérience de l'exploitation d'un service direct pendant un mois, le

Mr. Csumerik explained that the load factors had built up from very low levels to a peak of 41% in August 1978 during the Air Canada strike. The requirement for a stop at Kingston, in his opinion, had a significant impact on these load factors. The problem was that the stop added 35 minutes to the trip time which was an inconvenience to passengers. Trip time, he suggested, was important because the service catered primarily to the business traveller.

In August 1978, Air Atonabee had obtained temporary authority from the Commission to fly the route direct during the Air Canada strike. Load factors were improved and the block time was reduced from 105 minutes (vis-à- vis Kingston) to 60-65 minutes direct.

According to Mr. Csumerik the service via Kingston was terminated for the following reasons:

1. the passengers were inconvenienced by the added trip time,
2. the load factor was falling,
3. the service was expensive to operate because of the added fuel costs, landing costs and extra aircraft utilization, and
4. the air carrier was losing integrity with its passengers.

In support of the direct Toronto-Ottawa service Mr. Csumerik indicated a desire to provide for those wishing to go to a downtown market. He argued that Class II authorization would allow the carrier to provide the scheduled service on a more proficient basis than a Class III authorization.

Based on previous experience with the route segments applied for and the experience of operating the direct service for one month, the applicant projected a first year traffic volume of

requérant a fait une projection du trafic de la première année qui, à raison de deux voyages par jour et avec un coefficient de remplissage de 55 %, porterait sur 21,120 passagers.

Pendant l'examen contradictoire, M. Csumerik a indiqué qu'en raison de sa connaissance du marché et de son expérience, les estimations de trafic des autres requérants l'avaient abasourdi. Il a en outre expliqué que la demande d'Atonabee ne portait pas sur une augmentation de la fréquence des vols entre Toronto et Ottawa. Il s'est dit d'avis que cette fréquence était adaptée aux besoins du marché et qu'elle correspondait à l'expérience que possède le transporteur d'un service aboutissant au centre-ville par l'autobus et le traversier. M. Csumerik a estimé que la seule clientèle possible était celle des personnes désireuses de se rendre du centre de Toronto à Ottawa ou, sur le trajet inverse, à cinq ou six pâtés de maisons de l'hôtel Royal York.

21,120 passengers based on two round trips per day at a 55% load factor.

In cross examination, Mr. Csumerik indicated that based on his knowledge of the market conditions and on his experience, the traffic estimates of the other applicants astounded him. He explained, moreover, that by virtue of the application Atonabee was not asking for increased flight frequency between Toronto and Ottawa. It was his opinion that the frequency was appropriate to the market conditions, and consistent with the carrier's experience with the downtown service using the bus and ferry. It was his opinion that the only interest in the service would be from travellers originating in downtown Toronto going to Ottawa, and those in Ottawa, destined for a 5 to 6 block radius around the Royal York Hotel in Toronto.

TABLEAU 1.1 — TABLE 1.1

Prévisions de pénétration de l'ADAC sur le marché local des avions classiques
(% des passagers intéressés par l'ADAC) —
Estimated Penetration of STOL into the CTOL Local Market
(% of O/D Passengers Diverted to STOL)

Itinéraire – Route	Rapport d'air Canada/Airtransit[1] – Air Canada/Airtransit[1] Report		Rapport de Transports Canada[2] – Transport Canada Report[2]	
	Pénétration à l'origine – Early Penetration	Pénétration à maturité – Mature Penetration	Faible pénétration – Low Penetration	Forte pénétration – High Penetration
Montréal-Toronto	36	54	30	50
Toronto-Ottawa	38	57	25	40
Montréal-Ottawa	50	75	30	50

Sources:

1. Pièce C-4, "Faisabilité d'un service aérien ADAC interurbain", phase 1, Air Canada/ Airtransit, Juin 1975, page 5.
2. Pièce T-8, "L'ADAC et le transport aérien sur de courtes distances au Canada", Transports Canada, Juillet 1978, page A-8.

Sources:

1. Exhibit C-4, Feasibility of Intercity STOL Airline, Phase 1 Air Canada/Airtransit, June 1975, page 5.
2. Exhibit T-8, STOL and Short Haul Air Transportation in Canada, Transport Canada, July 1978, p. A-8.

TABLEAU 1.2 — TABLE 1.2

Projection du trafic passagers (aller simple) sur ADAC
(en milliers de passagers) —
Projected STOL (one-way) Passenger Volumes
(Measured in Thousands of Passengers)

Itinéraire – Route	Rapport d'Air Canada/Airtransit – Air Canada/Airtransit Report[1]	Rapport de Transports Canada[2] – Transport Canada Report[2]	
	1977-78	1983	
	Annuel – Annual	Faible pénétration – Low Penetration	Forte pénétration – High Penetration
Montréal-Toronto	473	578	973
Toronto-Ottawa	251	192	315
Montréal-Ottawa	210	141	251

Sources:

1. Pièce C-4, "Faisabilité d'un service aérien ADAC interurbain", phase 1, Air Canada/ Airtransit, Juin 1975, page 7.
2. Pièce T-8, "L'ADAC et le transport aérien sur de courtes distances au Canada", Transports Canada, Juillet 1978, p. A 10.

Sources:

1. Exhibit C-4, Feasibility of Intercity STOL Airline, Phase 1 Air Canada/Airtransit, June 1975, page 7.
2. Exhibit T-8, STOL and Short Haul Air Transportation in Canada, Transport Canada, July 1978, p. A-10.

TA! LEAU 1.3 — TABLE 1.3

Trafic actuel (1978) et prévu (1983) des avions classiques
(en milliers de passagers) —
1978 Actual and 1983 Forecast CTOL Traffic
(Measured in Thousands of O/D Passenger Trips)

Itinéraire – Route	Passagers réels (1978), avions classiques, selon le rapport ASC (lignes intérieurs) – Actual 1978 CTOL O/D Passengers As Per ASC Domestic O/D Report	Passagers prévus (1983), avions classiques, en supposant une crossance moyenne annuelle de 5% – 1983 CTOL O/D Passengers Assuming a 5% Annual Average Growth Rate
Montréal-Toronto	949	1,211
Toronto-Ottawa	513	655
Montréal-Ottawa	58	74

Note:

Le Comité des transports aériens n'accepte ni ne rejette les prévisions de trafic sur avions classiques pour 1983. Elles sont indiquées à titre d'information.

Source:

Pièce CCA-4, Prévision du nombre de passagers qui délaisseront l'avion classique pour le service ADAC de City Center Airways.

Note:

The Air Transport Committee neither accepts nor rejects the 1983 CTOL traffic estimates. They are put forward for illustrative purposes.

Source:

Exhibit CCA-4, Estimated Diversion of CTOL Passengers to City Center Airways STOL Service.

TABLEAU 1.4 — TABLE 1.4

Prévision de ventilation de la clientèle ADAC
(en % du trafic total escompté par les requérants) —
Expected Sources of STOL Traffic
(Measured as a % of Total Traffic the Applicant Expects to Carry)

Itinéraire – Route	Mode	Canavia[1]	City Center[2]	Dash-Air[3]	Bradley[4]
Montréal - Toronto	Avion classique – CTOL	100	100	92	-
	Modes de transport terrestre – Surface Modes	-	-	8	-
Toronto - Ottawa	Avion classique – CTOL	100	100	91	100
	Modes de transport terrestre – Surface Modes	-	-	9	-
Montréal - Ottawa	Avion classique – CTOL	36	38	36	-
	Modes de transport terrestre - Surface Modes	60 *	62	64	-

Remarque:

* 4 % de la clientèle n'aurait pas fait le voyage.

Sources:

1. Canavia Transit Inc., demande révisée, p. 7.
2. Pièce CCA-3, Sources de prévision de trafic stabilisé de City Center Airways.
3. Dash-Air Inc., demande révisée, p. 10.
4. Bradley Air Services Limited, demande, p. 19.

Note:

* 4% of the Traffic would not have made the trip.

Sources:

1. Canavia Transit Inc., amended application, p. 7.
2. Exhibit CCA-3, Sources of City Center Airways Mature Forecast Traffic.
3. Dash-Air Inc., amended application, p. 10.
4. Bradley Air Services Limited, application, p. 19.

TABLEAU 1.5 — TABLE 1.5

Projection du trafic passagers (aller simple) sur ADAC, 1983
(en milliers de passagers) —
Projected STOL (one-way) Passenger Volumes, 1983
(Measured in Thousands of Passengers)

Itinéraire – Route	Canavia[1]	City Center[2]	Dash-Air[3]	Bradley[4]
Montréal-Toronto	309.3	285.0	248.0	-
Toronto-Ottawa	160.2	151.5	203.0	205.0
Montréal-Ottawa	77.3	45.5	109.0	-

Sources:

1. Transcription, Vol. 4, p. 651-2, (première année complète d'exploitation).
2. City Center Airways Limited, demande, p. 9, (première année complète d'exploitation).
3. Dash-Air Inc., demande révisée, p. 14, (première année complète d'exploitation).
4. Bradley Air Services Limited, demande, p. 14 (seconde année complète d'exploitation).

Sources:

1. Transcript Vol. 4, pp. 651-2, (first full year of operation).
2. City Center Airways Limited, application p. 9, (first full year of operation).
3. Dash-Air Inc., amended application p. 14, (first full year of operation).
4. Bradley Air Services Limited, application, p. 14 (second full year of operation).

TABLEAU 1.6 — TABLE 1.6

Prévisions de pénétration de l'ADAC sur le marché local des avions classiques
(Prévisions de trafic des requérants, pour 1983, en % du trafic réel (1978) et prévu (1983)) —
Estimated Penetration of STOL into the CTOL Local Market
(Applicants' 1983 Traffic Estimated[1] as a % of 1978 Actual and 1983 Forecast O/D Passenger Trips)

Itinéraire – Route	Base de trafic – Traffic Base	Canavia	City Center	Dash-Air	Bradley
Montréal-Toronto	1978 Réel – Actual	32.6	30.0	24.0	-
	1983 Prévu – Forecast	25.5	23.5	18.8	-
Toronto-Ottawa	1978 Réel – Actual	31.2	29.5	36.0	40.0
	1983 Prévu – Forecast	24.5	23.1	28.2	31.3
Montréal-Ottawa	1978 Réel – Actual	48.0	29.8	67.7	-
	1983 Prévu – Forecast	37.6	23.4	53.0	-

Remarque:

Ne comprend que le trafic qui sera détourné des avions classiques.

Source:

Tiré des tableaux 1.3, 1.4 et 1.5.

Note:

Includes only that traffic expected to be diverted from conventional air services.

Source:

Derived from Tables 1.3, 1.4 and 1.5.

TABLEAU 1.7 — TABLE 1.7

Bradley Air Services Ltd. Projection du trafic passager (aller simple)
(en milliers de passagers) —
Bradley Air Services Ltd. Projected One-way Passenger Volumes
(Measured in Thousands of Passengers)

	Première année – Year One (1982)	**Deuxième année – Year Two** (1983)
Ottawa-Mirabel	30	35
Toronto-Mirabel	5	7

Source:

Bradley Air Services Limited, demande p. 14.

Source:

Bradley Air Services Limited, application p. 14.

Chapitre Deux

Les avantages allégués à propos de l'introduction de l'ADAC peuvent-ils devenir une réalité?

Les quatre candidats à l'exploitation d'un service ADAC ont exprimé l'espoir que la plus grande partie de leur clientèle serait constituée par les passagers qui empruntent actuellement les avions classiques. En fait, le succès des services ADAC proposés était considéré comme dépendant pour une grosse part de l'aptitude des exploitants de services ADAC à attirer ce genre de clientèle. Pour qu'il en soit ainsi, on a généralement fait valoir que l'exploitant de services ADAC devrait assurer aux voyageurs les avantages suivants: (1) gains de temps, (2) commodité, et (3) fréquence des services. La présente partie se propose d'étudier la question de savoir si les avantages invoqués au sujet de l'introduction de l'ADAC peuvent en fait, être obtenus.

Il n'est pas question, dans cette partie du présent rapport, de comparer les tarifs de l'ADAC à ceux des avions classiques. Ainsi qu'un certain nombre de témoins l'ont expliqué, le marché local de Montréal-Toronto-Ottawa est essentiellement constitué par une clientèle d'hommes d'affaires, dont les frais de voyage sont remboursés, et sur de tels marchés l'introduction de tarifs préférentiels, comme l'a prouvé l'expérience de Nordair, n'engendre pas un surcroît de trafic. Pour les mêmes raisons, a-t-on soutenu, le fait de pratiquer des tarifs supérieurs à ceux des transporteurs qui exploitent des avions classiques n'aurait pas d'influence marquée sur le genre de pénétration envisagée. C'est pourquoi on n'a pas considéré l'importance relative des tarifs pratiqués comme un élément pouvant influencer le passager susceptible de passer de l'avion classique à l'ADAC.

2.1 Gains de temps

Le tableau 2.1 fait état des prévisions de gains de temps que l'ADAC permet d'obtenir, de centre-ville à centre-ville, par rapport à l'avion classique. Les estimations du temps gagné varient de 42 à 60 minutes sur l'itinéraire Montréal-Toronto, de 23 à 38 minutes sur l'itinéraire Toronto-Ottawa et de 30 à 48 minutes sur l'itinéraire Montréal-Ottawa.

Chapter Two

Can the alleged advantages of introducing STOL be achieved?

It was an expectation expressed by the four STOL applicants that the greater share of their traffic would be attracted from conventional air services. In fact, the success of the proposed STOL services was seen to be highly dependent on the ability of the STOL operators to divert such traffic. In order to facilitate this diversion it was generally argued that the STOL operator would have to provide the traveller the advantages of (1) time savings, (2) convenience, and (3) frequent service. It is the purpose of this section to consider the question of whether or not the alleged advantages of introducing STOL can, in fact, be achieved.

The issue of relative fare level, STOL compared to CTOL, is not addressed in this section. As explained by a number of witnesses, the Montreal-Toronto-Ottawa local market is essentially a business market, an expense account market, and in such markets the introduction of promotional fares, as evidenced by the experience of Nordair, does not generate more traffic. Nor, it was argued, would a higher than normal CTOL fare have any marked influence on the type of penetration that would be made. Thus, the relative fare level has not been considered as one of the elements influencing the amount of diversion from conventional services to STOL.

2.1 Time-Savings

The applicants' estimated downtown-to-downtown time-savings using STOL compared to CTOL are listed in Table 2.1. The time-savings estimates vary from 42 to 60 minutes on the Montreal-Toronto route, from 23 to 38 minutes on the Toronto-Ottawa route and from 30 to 48 on the Montreal-Ottawa route.

Les estimations de Canavia ont été basées sur celles dont fait état l'étude de Transports Canada intitulée "L'ADAC et le transport aérien sur de courtes distances au Canada", avec les majorations tenant compte de l'expérience personnelle de M. Gilmore et de celle que le projet de démonstration d'Airtransit a permis d'acquérir. Sur l'itinéraire Montréal-Ottawa, les gains de temps ont été estimés à 11 minutes dans le rapport de Transports Canada, alors que M. Gilmore a soutenu que l'expérience d'Airtransit permet de constater un gain de temps effectif, de centre-ville à centre-ville, de 30 à 45 minutes. Il a fait valoir que si les gains de temps réalisés sur les autres itinéraires étaient calculés de la même façon, on aboutirait à des résultats proches de 60 minutes entre Montréal et Toronto et de 30 minutes entre Toronto et Ottawa.

Les estimations de City Center en ce qui concerne les gains de temps réalisés sur un parcours se fondent sur des "principes généraux". On a supposé que le voyageur commençait et (ou) terminait son voyage au point d'origine et (ou) de destination, qui était la tête ou la queue de ligne de l'autobus, c'est-à-dire un hôtel du centre de ces trois villes. De plus, on a supposé que l'usager des services aériens par avions classiques sur la ligne Montréal-Toronto, par exemple, prendrait un autobus pour Dorval et, à l'arrivée à Malton, un autobus pour le centre-ville de Toronto.

Pour corroborer les estimations de gains de temps de Dash-Air, M. Danson a cité le rapport numéro 35 du Comité de régie de la ville de Toronto. Dans l'annexe de ce rapport, la question de savoir si l'ADAC permettrait de réaliser un gain de temps appréciable est posée. Ces estimations sont l'oeuvre du personnel du Conseil de planification urbain et du ministère d'État aux affaires urbaines; elles s'inspirent des données tirées des rapports techniques de Transports Canada et vérifiées au cours des discussions avec les représentants de ce Ministère. Comme l'a expliqué M. Danson, les différences que l'on peut noter entre ce rapport et sa déposition tenaient à ce qu'il supposait l'utilisation du parc Victoria pour le stationnement des automobiles, alors que le rapport de la ville de Toronto ne formulait pas cette hypothèse. Au lieu de se référer aux têtes de ligne réelles pour effectuer ses calculs (têtes de ligne appelées zones dans le rapport de la ville de Toronto), M. Danson s'est référé au temps de voyage de centre-ville à centre-ville, c'est-à-dire de l'hôtel Bonaventure à Montréal, de l'hôtel Royal York à Toronto et du Château Laurier à Ottawa.

The Canavia estimates were based on those recorded in the Transport Canada study, "STOL and Short-Haul Air Transportation in Canada", prorated upwards to take into account Mr. Gilmore's personal experience and the experience of the Airtransit Demonstration Project. On the Montreal-Ottawa route the time-savings were estimated at 11 minutes in the Transport Canada report, while Mr. Gilmore contended the actual downtown-to-downtown experience of Airtransit was 30-45 minutes. He argued that if the time-savings on the other routes were prorated by a similar amount then the time-savings between Montreal and Toronto would approximate 60 minutes and between Toronto and Ottawa, 30 minutes.

The trip time savings estimates of the City Center were developed from 'first principles'. It was assumed that the traveller started and/or terminated his travel at the point of origin and/or destination of the bus service, that is, at a downtown hotel in the three cities. Moreover, it was assumed that the traveller using conventional air services between Montreal and Toronto, for example, would take a bus to Dorval and on arrival at Malton would take a bus to downtown Toronto.

In support of the trip time-savings estimated by Dash-Air, Mr. Danson referred to the City of Toronto's Executive Committee Report No.35. In the appendix to that report the question as to whether STOL would create a significant travel time-saving was addressed. The estimates were assembled by staff from the City Planning Board and the Ministry of State for Urban Affairs, based on data extracted from Transport Canada representatives. The differences, as explained by Mr. Danson, between this report and his submission was that he assumed the use of Victoria Carpark while the City of Toronto report did not. Instead of using actual origins in his calculations (as expressed by zones in the City of Toronto report) Mr. Danson used downtown-to-downtown travel times, that is, the Hotel Bonaventure in Montreal, the Royal York in Toronto and the Chateau Laurier in Ottawa.

Les estimations de Bradley étaient également basées sur des durées de centre-ville à centre-ville, c'est-à-dire du Royal York et du Sheraton à Toronto, aucune précision n'étant donnée dans le cas du centre-ville d'Ottawa. Les estimations de durée étaient basées dans le cas de l'aéroport de l'île de Toronto, sur l'emprunt du traversier.

La prévision de gains de temps d'Air Atonabee se fondait sur la durée du voyage entre son origine véritable, à Ottawa (aucun transport par autobus n'étant prévu à cette fin) et l'hôtel Royal York, dans le centre-ville à Toronto. M. Csumerik croyait que les gains de temps réalisés sur l'ensemble du parcours tenaient surtout à ceux que permettaient les conditions d'arrivée et de départ à Toronto.

En ce qui concerne les estimations de gains de temps sur l'ensemble du parcours, on s'est préoccupé de savoir si les gains de temps que permet l'ADAC n'avaient pas été sous-estimés, alors que la durée du voyage par avions classiques aurait été surestimée, ce qui aurait eu comme conséquence, a-t-on soutenu, de gêner les requérants quant à leur aptitude à attirer la clientèle des avions classiques. Les préoccupations suivantes ont été exprimées:

1. Lorsque les temps de voyage de centre-ville à centre-ville étaient utilisés, c'est-à-dire lorsque l'on se référait au point de départ de l'autobus et à son point d'arrivée, a-t-on soutenu, les durées moyennes par ADAC étaient sous-estimées alors qu'elles étaient surestimées dans le cas de l'avion classique. On a prétendu qu'il aurait été préférable de calculer ces temps sur la base du véritable point d'origine et de destination. D'une façon générale, aucune étude n'a été entreprise par les requérants pour déterminer la durée de temps supplémentaire nécessaire pour faire le parcours entre la station de l'autobus et le véritable point d'origine ou de destination.

2. Quand on a supposé que les voyageurs employaient l'autobus pour se rendre aux aéroports classiques, les temps de parcours au sol, a-t-on soutenu, ont été surestimés. Les témoignages entendus au cours de l'examen contradictoire donnent à penser que de tels voyageurs préfèrent utiliser l'automobile privée ou le taxi pour se rendre à ces aéroports.

The Bradley estimates were also based on downtown-to-downtown times, from the Royal York and Sheraton Centre in Toronto and an undesignated downtown location in Ottawa. The time estimates were based on use of the ferry to take passengers to and from Toronto Island Airport.

The time-savings estimate of Air Atonabee was based on travel between the true origin of the travellers in Ottawa (no bus transport provided at that end) and the Royal York Hotel in downtown Toronto. Mr. Csumerik believed the trip time-savings related basically to the access/egress time-savings at the Toronto end.

In respect of the estimates of trip time-savings, concern was expressed that the STOL trip times had been underestimated and the CTOL times overestimated, the consequences of which, it was argued, would affect the ability of the applicants to attract traffic from conventional air services. The following concerns were expressed:

1. Where downtown-to-downtown times were used i.e., from point of bus departure to the point of bus arrival, it was argued that the average STOL times were underestimated and the CTOL times overestimated. The contention was that it would have been preferable to calculate the times on the basis of the real point of origin and destination. Generally, no studies were undertaken by the applicants to determine the extra time required to travel to or from the bus 'depot' to the real point of origin or destination.

2. Where travellers were assumed to use the bus to reach the conventional airports it was argued that the access/egress times to/from these airports were overestimated. Evidence adduced in cross-examination suggested that such travellers were more likely to use the private automobile or taxi to access these airports.

3. Lorsque les temps de vol cale à cale ont été minimisés (c'est-à-dire comme on l'a soutenu en ce qui concerne les trois requêtes du triangle) on a fait valoir que les durées de voyage attribuées à l'ADAC seraient en fait plus longues et que des retards supplémentaires pourraient se produire du fait qu'il serait difficile pour les exploitants d'assurer la régularité de leurs horaires.

4. Lorsqu'on a prêté aux usagers de l'ADAC l'intention d'employer le traversier pour se rendre à l'aéroport de l'île de Toronto ou pour en revenir, les durées de voyage par ADAC ont été sous-estimées puisqu'on n'a pas du tout tenu compte de l'attente du traversier, ni des retards causés par une interruption de service de ce dernier.

2.1.1 Temps au sol

Au cours de l'examen contradictoire, M. Irving (Air Canada) a passé en revue, avec M. McKnight (City Center) l'incidence de l'estimation de gains de temps que l'ADAC permettrait de réaliser par rapport à l'avion classique, dans le cas où l'on abandonnerait les hypothèses relatives à (1) les temps de voyage de centre-ville à centre-ville et (2) la durée du transport au sol.

M. Irving a émis l'idée que les hypothèses suivantes soient faites en ce qui concerne un voyage entre Montréal et Toronto:

1. l'homme d'affaires utilise le taxi, plutôt que l'autobus, aux deux extrémités du parcours (M. Irving a indiqué que les 50 minutes dont les passagers de l'avion classique, selon l'estimation, auraient besoin pour débarquer et prendre l'autobus pourraient être réduites de 20 minutes); et

2. le passager de l'ADAC doit marcher pendant 10 minutes pour arriver à l'hôtel Bonaventure à Montréal et il lui faut également 10 minutes de marche à partir de l'hôtel Royal York, à Toronto.

3. Where block times were minimized (i.e., as alleged in the case of the three triangle proposals) it was argued that the trip times estimated for STOL would in fact be longer and that additional delays might be introduced since it would be difficult for the operators to maintain the integrity of the schedules.

4. Where STOL users were assumed to use the ferry to and from Toronto Island Airport the STOL trip times were under-estimated since no time allowance had been made for waiting for the ferry or for delays caused by interruption of the ferry service.

2.1.1 Ground Times

In cross-examination, Mr. Irving (Air Canada) explored with Mr. McKnight (City Center) the effect on the trip time-savings estimate, STOL compared to CTOL, of relaxing the assumption with respect to (1) downtown-to-downtown trip times, and (2) access and egress to the airports.

Mr. Irving suggested that the following assumptions be made in respect of a trip between Montreal and Toronto:

1. that the business traveller uses a taxi at both ends instead of the bus (Mr. Irving suggested that the 50 minutes estimated for CTOL passengers to deplane and catch the bus could be reduced by 20 minutes), and

2. that the STOL passenger has a 10 minute walk to arrive at the Bonaventure Hotel in Montreal and a 10 minute walk from the Royal York in Toronto.

Une comparaison de l'estimation des gains de temps invoqués à l'origine par City Center et de l'estimation modifiée en tenant compte des changements supposés, figure au tableau 2.2. M. Irving a dit, ce que M. McKnight a approuvé, que si ces deux suppositions devaient être acceptées, les temps de vol nécessaires au voyage par ADAC et par avion classique seraient à peu près les mêmes.[4]

2.1.2 Le rapport de Transports Canada et les documents connexes

Dans le rapport de Transports Canada intitulé "L'ADAC et le transport aérien sur de courtes distances au Canada", on avait estimé les gains de temps sur la durée du parcours par ADAC en supposant (1) que les voyages commençaient au lieu effectif d'origine et se terminaient au lieu effectif de destination et (2) que le transport au sol entre les aéroports et les centres-villes était facilité par la possibilité de recourir à divers modes, c'est-à-dire l'automobile privée, le taxi et les véhicules de transport public. Les estimations de gains de temps ont été réalisées en supposant l'existence d'un réseau ADAC interurbain avec infrastructure complète dans le corridor Québec-Windsor. Les "estimations de temps de voyage moyen de porte à porte sur un parcours simple"[5] figurent au tableau 2.3 et font ressortir des chiffres variant entre -2 minutes sur le parcours de Dorval à l'aéroport de l'île de Toronto et 19 minutes entre le parc de stationnement Victoria et l'aéroport de l'île de Toronto.

A comparison[4] of the original time-savings estimated by City Center and the modified estimate as per the changed assumptions is shown in Table 2.2. Mr. Irving suggested, and Mr. McKnight agreed, that if these two assumptions were to be accepted, then the trip times for a passenger travelling by STOL and by CTOL would be close to identical.

2.1.2 The Transport Canada Report and Derivatives

In the Transport Canada report entitled "STOL and Short Haul Air Transportation in Canada", trip time-savings for STOL were estimated assuming (1) trips which commenced at real points of origin and terminated at real points of destination, and (2) access to and egress from the airports which was facilitated by the observed mix of modes i.e., private automobile, taxi and public transport. The time-savings estimates were calculated assuming a "major" intercity STOL system in the Quebec-Windsor Corridor. The "estimated average one-way door to door travel times"[5] are listed in Table 2.3. The time-savings range between -2 minutes on the Dorval to Toronto Island Airport service to 19 minutes on the Victoria Carpark to Toronto Island Airport service.

---

4 Les estimations de chacun des autres requérants ont donné lieu à un exercice analogue de la part de M. Irving en ce qui concerne le temps de voyage. Nous nous abstiendrons cependant de donner des détails à ce sujet puisque les chiffres conduisaient généralement à la même conclusion que dans le cas de City Center. Ce cas particulier a été choisi puisqu'il était peut-être le plus simple et le mieux documenté.

5 C'est-à-dire relatif au voyage d'une personne entre le moment où elle quitte sa maison et celui où elle arrive à destination. Selon M. Potvin, il faudait comprendre le temps d'arrivée à l'aéroport, le temps passé à l'aérogare, le temps de vol, le temps passé à l'aérogare d'arrivée et le temps de parcours au sol entre l'aéroport et le centre-ville.

4 A similar exercise was conducted by Mr. Irving on the trip time estimates of each of the other applicants. It is not, however, the intention to document the details of these exercises as the numbers generally led to the same conclusion as in the City Center case. This particular case was selected since it was, perhaps, the most straightforward and most completely documented example.

5 That is, covers the voyage of a person from the time he leaves his house until the time he arrives at his destination. According to Mr. Potvin it would include access time to the airport, time spent in the terminal building, flight time, time spent in the terminal building and egress time.

Ces estimations de gains de temps sur le parcours ont été présentées sous une forme améliorée dans deux documents distincts qui figurent dans le compte rendu d'audience. Il s'agit en premier lieu d'un document rédigé par le Dr. Swoveland intitulé "Analyse révisée du rapport bénéfice-coût relatif à l'exploitation de l'ADAC Dash-7 dans le corridor Québec-Windsor". Il s'agit en second lieu d'un document préparé sous la direction de M. Potvin et intitulé "Rapport sur le projet de création d'un service partiel par ADAC Dash-7 basé sur l'île de Toronto". Les chiffres de ces deux rapports, dont fait état le tableau 2.3, ont été repris pour donner une idée des différences entre un service ADAC limité, du genre de celui qui a été proposé à l'audience et un service ADAC avec infrastructure complète, comme celui dont fait état le rapport diffusé en 1978 par Transports Canada.

These trip time-savings estimates were presented in an amended form in two separate documents entered into the hearing record. The first occasion was in a document prepared by Dr. Swoveland, entitled "Revised Benefit-Cost Analysis of Dash-7 STOL Systems in the Quebec-Windsor Corridor". The second occasion was in a document prepared under the direction of Mr. Potvin, entitled "Report on the Proposed Establishment of a Limited Toronto Based Dash-7 STOL Service". The numbers in both reports, documented in Table 2.3, were recast to reflect the differences between a limited STOL operation, of the type proposed at the hearing, and a major STOL operation, of the type contemplated in the 1978 Transport Canada report.

En résumé, les estimations de gains de temps sont plus importantes dans le cas de la proposition relative au service ADAC limité que dans celle qui concerne un service ADAC complet. De plus, les estimations de gains de temps avancées par M. Potvin sont généralement supérieures à celles du Dr. Swoveland.

In summary, the time-savings estimates for the limited STOL proposal exceed those of the major STOL system. In addition, the estimates of time-savings put forward by Mr. Potvin are generally higher than those put forward by Dr. Swoveland.

Le Dr Swoveland a expliqué que les diverses durées utilisées dans sa "révision" étaient essentiellement les mêmes que celles du rapport original, à ceci près que les temps de cale à cale des avions classiques avaient été légèrement modifiés pour tenir compte (1) des horaires actuels d'Air Canada et (2) du fait que la moyenne des temps d'immobilisaion au sol[6] des ADAC, avant décollage, avait été réduire de 5 minutes parce que les aérogares pour ADAC seraient plus petites que celles d'un système ADAC complet. Le Dr Swoveland a ajouté que cet avantage de 5 minutes supplémentaires pour les passagers de l'ADAC (c'est-à-dire l'économie de temps résultant d'une immobilisation plus courte que l'ADAC) était certainement à discuter. D'un autre côté, on pourrait soutenir que la différence entre le temps d'immobilisation à l'aérogare d'un ADAC et celui d'un avion classique était maintenant trop importante du fait que les estimations relatives à l'avion classique exploité sur les lignes intérieures à courte distance avaient

Dr. Swoveland explained that the various times used in his 'revision' were essentially the same as those contained in the original report; except that the CTOL block times had been changed slightly to reflect (1) the current Air Canada schedules and (2) the average STOL terminal occupancy times[6] prior to departure had been reduced by 5 minutes, because the STOL terminal buildings and scale of operation would be smaller than for a major STOL system. Dr. Swoveland suggested that his additional 5 minute advantage to the STOL passenger (i.e., related to the reduced terminal occupancy time for STOL) was certainly debatable. On the one hand, it could be argued that the difference between STOL and CTOL terminal times were now too great because the CTOL time estimates for short-haul, domestic business travel were made prior to the establishment of Air Canada's Rapidair service on the Toronto-Montreal and Toronto-Ottawa routes. The implication is that the terminal occupancy times for the CTOL tra-

6 Les temps d'immobilisation au sol à l'aérogare ont été expliqués comme suit: le temps qu'un passager passerait à l'aérogare à l'embarquement ou au débarquement.

6 Terminal occupancy times were explained as follows: the amount of time a passenger would spend in the terminal building in enplaning or deplaning.

été faits avant la création du service Rapidair d'Air Canada, sur les lignes Toronto-Montréal et Toronto-Ottawa. De ce fait, les temps d'immobilisation à l'aérogare d'un avion classique peuvent avoir été réduits par l'introduction des services de Rapidair. Par contre, on pourrait soutenir que, puisque l'aéroport international de Toronto est de plus en plus encombré, les temps d'immobilisation au sol d'un avion classique pourraient augmenter.

En expliquant la différence de gain de temps dont font état les rapports de Transports Canada de 1978 et 1980 en ce qui concerne les gains de temps que l'ADAC permet de réaliser sur l'avion classique, M. Potvin a fourni des détails au sujet de certains changements qui pourraient affecter les estimations de durée de voyage par ces deux modes de transport. Il s'est référé en premier lieu à la situation de l'aéroport international de Toronto où, selon le taux de croissance du trafic, et après construction d'installations aéroportuaires supplémentaires dans la région de Toronto, les estimations relatives aux temps de vol par avions classiques, aux temps d'immobilisation à l'aérogare et aux temps de parcours au sol à Toronto, pourraient être trop faibles, peut-être de 5 à 10 minutes, en raison de l'encombrement.[7]

En ce qui concerne les temps d'immobilisation au sol à l'aérogare avant décollage d'un ADAC, on a fait valoir que, puisque le service limité par ADAC que l'on propose impliquait un seul départ d'ADAC à la fois, les temps d'immobilisation à l'aéroport de l'île de Toronto et du parc de stationnement Victoria pourraient être aussi courts que ceux qu'obtenait Airtransit. Les temps estimés d'immobilisation à l'aérogare des passagers d'un ADAC ont ainsi été réduits de 10 minutes dans le cas de l'itinéraire de l'île de Toronto au parc de stationnement Victoria, et de 5 minutes dans le cas des autres itinéraires.

On a également fait valoir que du fait qe le service ADAC limité qu'on propose attirerait ceux des voyageurs qui voudraient gagner le plus de temps possible, les premières estimations de durée du voyage des ADAC devraient être encore réduites. On a constaté que la réduction virtuelle de la durée moyenne du voyage était probablement inférieure à 5 minutes.

7 En fait, on n'a ajouté que 5 minutes au maximum au temps de voyage total par avion classique dans le tableau 3 de ce document. (Voir le tableau 2.3)

veller may have been reduced through introduction of the Rapidair services. On the other hand, it could be argued that as Toronto International Airport becomes more congested over time, terminal occupancy times for CTOL may increase.

In explaining the difference between the trip time savings, STOL compared to CTOL in the 1978 Transport Canada report compared to the 1980 report, Mr. Potvin detailed certain changes that would affect the respective travel time estimates. He referred first to the situation at Toronto Island Airport where, depending upon the rate of growth of traffic, and when additional airport facilities are constructed in the Toronto area, the estimates used for CTOL flights times, terminal occupancy times, and access/egress times in Toronto may be too low, perhaps by 5-10 minutes each because of congestion.[7]

In respect of terminal occupancy times before departure for the STOL service, it was argued that since the proposed limited STOL service called for only one departing STOL flight to be processed at a time, terminal times at Toronto Island Airport and at Victoria Carpark should be as brief as those achieved by Airtransit. The terminal times estimated for the STOL passengers were thus reduced by 10 minutes for the Toronto Island-Victoria Carpark route and 5 minutes for each of the other routes.

It was also argued that because the proposed limited STOL service would attract those air travellers who would stand to realize the greatest time-savings, the original travel time estimates for STOL should be further reduced. It was found that the potential reduction in average travel time was probably less than 5 minutes.

7 In fact, only 0-5 minutes had been added to the CTOL total trip times in Table 3 of that document, see Table 2.3.

En tenant compte de tous ces éléments, le rapport diffusé en 1980 par Transports Canada, énumère par comparaison avec le rapport précédent, des temps de voyage par ADAC qui ont été réduits de 5 à 12 minutes et des temps de voyage par avions classiques qui ont été augmentés de 0 à 5 minutes, selon l'itinéraire, la durée d'attente en piste et l'encombrement de l'aéroport international de Toronto.

M. Irving a posé des questions au sujet de certains détails relatifs aux estimations de gains de temps dont fait état le rapport de Transports Canada de 1980. Il a, notamment, étudié avec M. Potvin, les changements qui ont été apportés à l'aéroport pour faciliter le service Rapidair et il a demandé si tous ces changements avaient été sans conséquences sur la réduction des temps de voyage. De plus, il s'est référé à un commentaire du rapport de 1978 qui donnait à penser que les estimations du temps passé à l'aérogare par un avion classique pouvaient, en raison de l'adoption de méthodes plus rapides, surestimer les durées moyennes des voyages d'affaires, entre Montréal et Toronto, par les services Rapidair d'Air Canada.

M. Potvin s'est déclaré d'accord sur le fait qu'il y avait eu des changements de nature à améliorer le service Rapidair. Il a cependant fait remarquer qu'Air Canada avait également reconnu que les durées moyennes de voyage augmentaient, ce que corroborent les faits que (1) lorsque Rapidair a été introduit, les horaires d'Air Canada obligaient les passagers à arriver 20 minutes avant l'heure de décollage, alors qu'avec les horaires actuels les passagers doivent arriver 30 minutes avant l'heure de décollage et que (2) la durée des temps de vol des avions classiques était, sur la ligne de Montréal à Toronto, supérieure d'environ 5 minutes aux durées dont faisait état le rapport précédent. M. Potvin a admis que, bien que des améliorations aient été apportées aux conditions d'exploitation, il croyait aussi que certaines formalités, par exemple celles qu'impose le contrôle de sécurité des passagers, avaient donné lieu à certains retards. La somme de ces facteurs avait conduit Transports Canada à conclure que les durées de voyage par avions classiques devraient être légèrement plus importantes que l'indiquait le rapport de 1978. M. Potvin a toutefois souligné le fait qu'en procédant à ces calculs Transports Canada n'avait pas pris le chiffre le plus élevé mais une marge de 0 à 5 minutes dont la base ne représente aucun ajustement.

Taking into account all these considerations, the 1980 Transport Canada report, compared to the earlier report, listed STOL travel times which were reduced by 5 to 12 minutes and CTOL travel times which were increased from 0 to 5 minutes, depending upon the route and the extent of runway delay and terminal congestion experienced at Toronto International Airport in the future.

Mr. Irving questioned in some detail the STOL trip time-savings estimates as set out in the 1980 Transport Canada report. In particular, he reviewed with Mr. Potvin the changes which had been made at the airport to facilitate the Rapidair service and asked whether all these changes had had no impact in reducing travel times. In addition, he referred to a comment in the 1978 report which suggested that the CTOL terminal time estimates could, because of the introduction of streamlining procedures, overestimate the average times associated with business passengers using Air Canada's Rapidair services between Montreal and Toronto.

Mr. Potvin agreed that there had been changes to facilitate the Rapidair service. He pointed out, however, that Air Canada had also recognized that average trip times were rising, as evidenced by the facts that (1) when Rapidair was first introduced Air Canada schedules requested passengers to arrive 20 minutes before flight time while current schedules request passengers to arrive 30 minutes before flight time, and (2) current scheduled CTOL flight times for the Montreal-Toronto route were approximately 5 minutes longer than the times used in the earlier report. Mr. Potvin agreed that although operational improvements had been made, he was also of the opinion that certain delays had been introduced for example, security clearance for passengers. The summation of factors had led Transport Canada to conclude that CTOL times should be slightly longer than in the 1978 report. He stressed, however, that in making its calculations Transport Canada did not take the high side, rather a range of 0 to 5 minutes was given, the bottom of which represented no adjustment.

En ce qui concerne les révisions des estimations de durée de voyage par ADAC, M. Potvin a admis que s'il existait des périodes pendant lesquelles cinq ou six départs ou arrivées devaient s'effectuer en cinq minutes (voir le tableau 2.4), les calculs des temps d'immobilisation à l'aérogare des ADAC devraient alors être recalculés.

M. Potvin a ajouté en outre qu'il était difficile de calculer avec exactitude la durée du transport de surface au départ et à destination de l'aéroport de l'île de Toronto. La situation, à son avis, n'était pas exactement normale puisque cet aéroport obligerait d'une façon ou d'une autre le passager à traverser l'eau.

2.1.3 Temps cale à cale

Selon le témoin de Bradley, les autres candidats à la mise en oeuvre des services ADAC avaient sérieusement sous-estimé les durées cale à cale sur les itinéraires en question. Il a ajouté que cette sous-estimation aurait des conséquences sur l'aptitude des requérants à réaliser les gains de temps prévus et, par voie de conséquence, à attirer une partie de la clientèle des lignes aériennes desservies par avions classiques. Il a fait valoir que Canavia, City Center Airways et Dash-Air n'avaient pas suffisamment tenu compte d'éléments susceptibles d'affecter le trafic, comme par exemple les déroutements pour causes météorologiques ou par d'autre trafic.

La moyenne des temps cale à cale estimée par Transports Canada, Air Canada, Airtransit et de Havilland, ainsi que par les quatre requérants qui proposent d'exploiter des services ADAC, figure en détail dans le tableau comparatif 2.5. Ce tableau montre que les estimations de Bradley sont les plus prudentes dans le cas des deux routes pour lesquelles on dispose de chiffres. Hormis celles de Bradley, les estimations de temps cale à cale sont à peu près les mêmes sur la ligne de Toronto, tandis que, sur les deux autres lignes, les estimations des requérants sont notablement inférieures à celles de Transports Canada et d'Air Canada/Airtransit.

Le témoin d'Air Canada a estimé que l'établissement d'un horaire d'avion nécessite des

In respect of the revisions to the STOL trip time estimates, Mr. Potvin agreed that if there were periods of time when there were 5 or 6 departures and arrivals within a 5 minute period (see Table 2.4), then the calculations of STOL terminal times would have to be recalculated. Moreover, he commented, the limited STOL operation as envisaged could not accommodate the aircraft on the ramp let alone the passengers in the building.

Mr. Potvin further commented that it was difficult to quantify exactly the access and egress times from Toronto Island Airport. The situation, in his opinion, was not exactly analogous to normal operations because of the island location which would require a passenger to travel in some fashion over or under the channel between the mainland and Toronto Island.

2.1.3 Block Times

It was the submission of the Bradley witness that the other applicants who were proposing to utilize the STOL aircraft had seriously underestimated the block times on the routes in question. It was further submitted that the underestimation would affect the applicants' ability to achieve time-savings and as a consequence, their ability to divert traffic from conventional air services would be affected. It was argued that Canavia, City Center Airways and Dash-Air had not adequately accounted for traffic allowances, that is, deviations en route caused by other traffic or less than optimum weather conditions.

The average block times estimated by Transport Canada, Air Canada/Airtransit, de Havilland and the four applicants proposing to operate STOL aircraft are detailed and compared in Table 2.5. The table indicates the Bradley estimates to be most conservative on the two routes for which estimates were provided. Apart from the Bradley estimates, the block time estimates are broadly similar on the Montreal-Toronto route, while on the other two routes, the estimates of the applicants are consistently lower than those calculated by Transport Canada and Air Canada/Airtransit.

The witness for Air Canada was of the opinion that in scheduling aircraft, buffers are

marges permettant de faire face à l'imprévu: particularités de contrôle de la circulation aérienne, conditions météorologiques et anomalies mécaniques. M. Glenn considérait que Bradley avait tenu compte des marges nécessaires mais que les trois autres requérants[8] avait minimisé leurs temps cale à cale de façon à pouvoir maximiser l'utilisation de leurs avions. "Que ferez-vous, a-t-il demandé, si un avion est hors service; annulerez-vous quatre vols?". Il faut, a-t-il ajouté, prévoir les difficultés qui se présentent dans la réalité des faits. De plus, il s'est montré perplexe au sujet de l'estimation des temps cale à cale, puisque les avions ADAC devraient faire mieux qu'Air Canada ne l'avait imaginé, c'est-à-dire ignorer les pannes mécaniques, les irrégularités ou les difficultés météorologiques.

M. Glenn a abordé ensuite la question de l'utilisation moyenne pendant les jours de semaine, afin de pouvoir comprendre les exigences auxquelles les requérants se proposaient de soumettre leurs avions (voir le tableau 2.6). L'utilisation proposée dont fait état le rapport d'Air Canada/Airtransit était de 7.9 heures. L'utilisation normalisée (c'est-à-dire en supposant les mêmes temps cale à cale que dans le rapport d'Air Canada/Airtransit) de Bradley était de 8.3 et encore plus élevée pour les autres requérants. M. Glenn a jugé l'estimation de Bradley plus proche de celle d'Air Canada et il a supposé qu'elle était appropriée dans le cas d'une compagnie de transport aérien capable de prendre des mesures de protection contre les difficultés susceptibles de se produire chaque jour.

De plus, M. Glenn a donné à penser que les trois candidats à un service complet auraient des difficultés à respecter leurs horaires en minimisant les temps cale à cale et en maximisant l'utilisation de leurs avions. Un problème de ce genre, a-t-il précisé, compromettrait les chances d'amener à l'ADAC les passagers des services classiques.

En ce qui concerne les retards pour cause de trafic (en prévision desquels on devrait augmenter les temps cale à cale dans les estimations des requérants), deux autres points ont été soulevés. Primo, M. Brown (ville de Toronto) a émis l'idée

8 On les appelle aussi requérants de service complet.

required to allow for the unexpected, for example, aircraft routings, air traffic control, weather conditions and mechanical irregularities. Mr. Glenn felt that Bradley had built-in the necessary buffers but that the other 3 applicants[8] had minimized their block times so as to gain maximum use out of their aircraft. He posed the rhetorical question -- what do you do if an aircraft is out of service, cancel four flights? Protection, he argued is required to cover the problems that occur in real life. Moreover, he was suspicious of the estimated block times since the STOL aircraft would have to do better than Air Canada had imagined, in terms of no mechanical failures, no irregularities nor problems related to weather.

Mr. Glenn then considered the question of average weekday utilization in order to understand how hard the applicants proposed to work their aircraft (see Table 2.6). The utilization proposed in the Air Canada/Airtransit report was 7.9 hours. The normalized utilization (i.e., assuming the same block times as in the Air Canada/Airtransit report) for Bradley was 8.3 hours and considerably higher for the others. Bradley's estimate was considered by Mr. Glenn to be more in line with what Air Canada had assumed appropriate for an airline with adequate protection to guard against the unexpected problems that arise daily.

In addition, Mr. Glenn suggested that by minimizing block times and by maximizing aircraft utilization it would be difficult for the three full-service applicants to maintain the integrity of their schedules. An integrity problem of this order, he submitted, would affect the ability of the STOL mode to divert passengers from conventional services.

In the area of traffic delays, provision for which would be expected to increase the block time estimates of the applicants, two further points were raised. First, Mr. Brown (City of Toronto) suggested that the greater proportion of

8 Sometimes referred to as the full-service applicants.

qu'une proportion plus importante de mouvements d'avions sur l'aéroport de l'île de Toronto poserait des problèmes du fait que des élèves-pilotes s'entrainent aux posés-décollés. Il a estimé que si les services ADAC n'étaient pas considérés comme prioritaires, l'encombrement de trafic dû à l'activité des élèves-pilotes pourrait empêcher les exploitants d'ADAC de respecter leurs horaires. Secondo, M. Irving (Air Canada) s'est référé au passage d'un document que Transports Canada avait publié en 1978 et dans lequel on pouvait lire "le fait d'admettre un trafic ADAC à l'aéroport international d'Ottawa, comme on l'a supposé dans la présente étude, pourrait donner lieu à des difficultés de contrôle de la circulation aérienne qui se traduiraient par des retards pour les ADAC et/ou les avions classiques".[9]

En ce qui concerne l'argument de Bradley, selon lequel les trois requérants d'un service complet avaient sous-estimé leurs temps cale à cale, M. Appleton, porte-parole de de Havilland, a estimé que la différence relevée entre les deux estimations (c'est-à-dire celle de Bradley et celle de de Havilland) portait sur les marges de trafic. Il a contesté ce qu'il estimait être l'adjonction arbitraire d'un temps supplémentaire pour ces marges de trafic (de l'ordre de 10 à 15 minutes pour chaque itinéraire) en plus des marges prévues dans les chiffres donnés par de Havilland. Les chiffres de sa société, a-t-il soutenu, étaient fondés sur des conditions raisonnabales d'exploitation, qui tenaient compte du calcul des retards dus à la circulation au sol, au décollage, aux évolutions en l'air, à la croisière, à l'approche, à l'atterrissage et au roulage entre la piste et l'aérogare.

M. Appleton a aussi précisé que tous les requérants avaient tenu compte de l'utilisation de systèmes de navigation aérienne qui permettent d'assurer les espacements voulus lors de l'arrivée à l'aéroport de l'île de Toronto ou au parc de stationnement Victoria. On s'attend à ce que, sur ces itinéraires, le trafic soit très faible, puisqu'il ne s'agirait que de trafic privé, ce qui fait que les retards dus aux conditions de la circulation aérienne seraient peu importants sur les adacports. À Ottawa, les ADAC utiliseraient la même piste que les autres avions mais on a

9 Pièce T-8 "L'ADC et le transport aérien sur de courtes distances au Canada", Transports Canada, 1978, page D11.

airplane movements at Toronto Island Airport were student pilots practicing touch-and-go manoeuvers. It was his opinion that unless STOL services were to be given a dominant role, traffic congestion caused by the student pilots would affect the ability of the STOL operators to keep to their schedules. Second, Mr. Irving (Air Canada) referred to the 1978 Transport Canada document wherein it was stated, "locating STOL services at Ottawa International -- as assumed in this study -- would create air traffic control problems which would result in delays to some STOL and/or CTOL flights".[9]

In respect of the evidence led by Bradley suggesting that the three full-service applicants had underestimated their block times, it was the opinion of Mr. Appleton, speaking on behalf of de Havilland, that the material difference between the two sets of estimates (i.e. Bradley and de Havilland's) was in terms of traffic allowances. He disputed what he considered to be an arbitrary addition of extra time for traffic allowances (in the order of 10-15 minutes for each route) over and above the allowances provided for in the de Havilland numbers. The company's numbers, he argued, were based on reasonable conditions with delays accounted for in the calculations, that is, for taxiing-out, take-off, air manoeuvering, cruising, approach, landing and taxiing-in.

Mr. Appleton also pointed out that all applicants had incorporated air navigation systems, the purpose of which was to provide separate access to Toronto Island Airport and Victoria Carpark. It was anticipated that the traffic levels on these routes would be very low, because the only other traffic would be private traffic, and as a consequence the potential for air traffic delay would be eased at the Stolports. At Ottawa, the STOL operators would use the same runway as other aircraft, but it was pointed out that Ottawa is not known for long delays. The

9 Exhibit T-8 STOL and Short Haul Air Transportation in Canada, Transport Canada, 1978, Page D11.

fait remarquer qu'Ottawa n'était pas réputé imposer des retards de longue durée. Le témoin a également fait allusion à la régularité d'exploitation du Dash-7 (supposée être meilleure que celle des avions classiques), et il a maintenu que par mauvais temps cet avion se comportait aussi bien sinon mieux que les avions classiques.

M. McKnight pense que la différence existant entre la demande de City Center et celle de Bradley, en ce qui concerne les temps cale à cale, tient à la manière dont chacun de ces exploitants conçoit les durées d'approche et d'atterrissage. Dans sa demande, City Center a fait état de 5 minutes, contre 15 à 20 minutes, selon l'aéroport, dans la demande de Bradley. M. McKnight a expliqué que le personnel d'exploitation de Great Lakes avait reconsidéré ses chiffres et statistiques et qu'il arrivait aux mêmes durées d'atterrissage. Avec les turbopropulseurs Convair-580, utilisant les aéroports classiques, les durées moyennes d'atterrissages sont de 3 minutes et demie à Ottawa, de 5 minutes à Peterborough, et de 8.9 minutes à l'aéroport international de Toronto. Ces statistiques, de l'avis de M. McKnight, montrent que l'estimation de City Center était juste et réaliste. Le témoin a fait valoir que l'aéroport international de Toronto étant un aéroport important, conçu pour les avions classiques et relativement très encombré, les 9 minutes dont il est question pour cet aéroport constitueraient un chiffre excessif pour le calcul des temps réels d'approche et d'atterrissage dans le cas d'un Dash-7 se présentant sur les trois aéroports dont il s'agit.

En ce qui concerne les prétendues difficultés de contrôle de circulation aérienne à l'aéroport international d'Ottawa, par suite de l'introduction de services ADAC, le témoin a indiqué au nom de Transports Canada que les délais pourraient être notablement réduits par l'adoption de procédures appropriées dans les services de la circulation aérienne. De plus, le personnel d'exploitation de Great Lakes estime qu'actuellement ses turbopropulseurs ne retardent pas les autres avions classiques quant ils vont à Ottawa, la mise en oeuvre d'avions turbopropulseurs ne donnant pas lieu à des retards. Sur cette base, on a, en étudiant de près les chiffres de City Center, écarté l'idée que des délais de trafic pourraient se produire. On a cependant fait valoir que Great Lakes n'exploite actuellement qu'un seul vol par jour à destination d'Ottawa et que les retards dont il a été question pourraient être plus importants si l'on augmentait l'activité des turbopropulseurs.

witness also referred to the dispatch reliability of the Dash-7 (alleged to be better than conventional aircraft), and contended that it was equal or better than conventional aircraft for operation in adverse weather conditions.

It was Mr. McKnights's opinion that the essential difference between the times in City Center's application and Bradley's application was in terms of approach and landing times. In its application, City Center used a time of 5 minutes compared to 15-20 minutes, depending upon the airport, suggested in the Bradley evidence. Mr. McNight explained that Great Lakes' operational personnel had reviewed their own operating profiles and statistics, and had arrived at Great Lakes' current approach and landing times. With Convair-580 turboprops operating into conventional airports, the landing times on average in Ottawa is 3 1/2 minutes, 5 minutes in Peterborough, and 8.9 minutes at Toronto International Airport. These statistics, in Mr. McKnight's opinion, indicated that City Center's estimate was appropriate and realistic. He argued that in view of the fact that Toronto International is a major airport, designed for conventional aircraft and experiences relatively heavy aircraft congestion, the 9 minutes recorded for that airport would overestimate the actual approach and landing times for the Dash-7 at the three relevant airports.

In respect of the alleged air traffic control problems at Ottawa International Airport, resultant upon introduction of STOL services, it was argued by the witness for Transport Canada that the delays could be mitigated to a significant extent through appropriate air traffic services procedures. Moreover, it was the opinion of the Great Lakes' operational staff that Great Lakes' turbo-prop operations into Ottawa do not delay other CTOL flights nor does Great Lakes experience delays through the use of turboprops. On that basis significant traffic delays were rejected in working out City Center's times. It was pointed out, however, that Great Lakes, at present, operates only one flight per day into Ottawa and the delays referred to might be compounded by increased turbo-prop activity.

2.1.4 Gains de temps et utilisation du traversier desservant l'aéroport

Comme on l'a signalé à plusieurs occasions au cours de l'audience, l'aéroport de l'île de Toronto se trouvait dans une situation particulière puisque des dispositions devaient être prises pour transporter les passagers entre l'île et la terre ferme. En ce qui concerne l'accès à l'aéroport, Bradley et Air Atonabee sont prêts à exploiter leur ligne indéfiniment en utilisant le traversier actuel. Canavia est prêt à utiliser ce traversier et, au besoin, à financer son amélioration. City Center et Dash-Air envisageraient d'utiliser provisoirement le traversier jusqu'à ce qu'on ait construit le tunnel.

Un requérant, Air Atonabee, avait eu l'expérience du traversier de l'aéroport. Il a expliqué que les autobus de 25 sièges traversaient sur ce bateau, se stationnaient au côté de l'avion, en face de l'aérogare, où ils prenaient les passagers qui descendaient d'avion. Ces passagers étaient alors emmenés (une fois leurs bagages déchargés) à l'hôtel Royal York. L'expérience d'Air Atonabee montre que ce processus demande environ 25 minutes (voir le tableau 2.7).

À titre de comparaison, le temps du trajet au sol entre l'aéroport de l'île et le centre-ville de Toronto a été estimé entre 15 et 25 minutes par les autres candidats, comme le montre le tableau 2.7, qu'on ait affaire au traversier ou au tunnel. En se basant sur le témoignage d'Atonabee, on a fait valoir à ceux des requérants qui avaient l'intention de compter sur le traversier (que ce soit définitivement ou provisoirement, jusqu'à la construction du tunnel) qu'il serait difficile de réaliser les temps estimés à cause de la durée du trajet au sol à destination ou au départ de l'aéroport de l'île de Toronto.

Quant à l'accès à l'aéroport de l'île de Toronto, ont déclaré surtout ceux qui s'opposent à l'introduction d'un service ADAC, cet emploi du traversier pourrait avoir des conséquences négatives sur les gains de temps et affecter gravement la fiabilité du service ADAC. On a notamment précisé que:

1. un certain nombre de fois par an, l'eau est trop agitée pour que le traversier puisse passer directement et il doit emprunter un itinéraire indirect;

2.1.4 Time-Savings and the Airport Ferry Service

As pointed out on several occasions during the course of the hearing, the Toronto Island Airport was not a typical airport situation insofar as some arrangement was required to transport passengers between the island and the mainland. In terms of access to the airport, Bradley and Air Atonabee were prepared to operate indefinitely using the existing ferry service. Canavia was willing to use the ferry and if necessary to fund its upgrading. City Center and Dash-Air would contemplate using the ferry on an interim basis until the tunnel is built.

One applicant, Air Atonabee, had had experience in using the airport ferry. It was explained that the 25 seater bus went across on the ferry, drove alongside of the aircraft in front of the terminal building and passengers were deplaned onto the bus. Passengers were then taken from that point (with luggage off-loaded, a minimal requirement) by bus to the Royal York Hotel. Air Atonabee's experience suggested that this process required approximately 25 minutes (see Table 2.7).

In comparison, the egress time to downtown Toronto after arrival at the Island Airport was estimated between 15 and 25 minutes by the other applicants, based (as indicated in Table 2.7) on use of the ferry or tunnel. In light of the Atonabee evidence, it was argued that for those applicants whose intention it was to rely on the ferry service, (either on an indefinite basis or on an interim basis until the tunnel is built) difficulties would be encountered in achieving the times estimated in respect of both access to and egress from the Toronto Island Airport.

In respect of access to Toronto Island Airport, it was argued, (principally by those opposed to introduction of STOL services) that use of the ferry would have a negative impact on time-savings and would severely affect the reliability of the STOL service. In particular it was suggested that:

1. at certain times of the year the water is too rough for the ferry to cross and a circuitous route is taken;

2. pendant les mois d'hiver on compte de nombreux jours pendant lesquels le traversier ne peut pas fonctionner pendant une grande partie de la journée (selon l'expérience d'Air Atonabee ceci ne s'était produit que très peu de fois);

3. pendant les mois d'été, l'importance du trafic des petits bateaux rend l'exploitation du traversier plus difficile et gêne le respect de l'horaire. On a ajouté que cette difficulté augmenterait au fur et à mesure de l'augmentation du trafic des petits bateaux;

4. deux autobus seulement (33 sièges) peuvent être embarqués en même temps par le traversier qui aurait des difficultés à faire face sans retard à trois arrivées et départs ou plus pendant une période de 5 minutes; et

5. pour des raisons juridiques les autobus transportant plus de 10 à 12 passagers ne peuvent pas être embarqués sur le traversier avec leurs passagers à bord, ce qui est malcommode pour les passagers.

M. Potvin a indiqué que Transports Canada avait l'expérience du traversier, et il a conclu en précisant qu'il serait préférable d'avoir le tunnel mais que le traversier pouvait répondre à la demande.

2.1.5 Gains de temps et disponibilité de l'aéroport

Les candidats à l'exploitation d'un service ADAC complet ont tous été d'accord sur le fait que l'aéroport de l'île de Toronto était un élément essentiel au succès de l'exploitation d'un service ADAC. Sans cet aéroport, il n'y aurait pas de service ADAC.

Ils ont été moins d'accord au sujet du parc de stationnement Victoria. City Center a estimé que sans le parc Victoria, le service ADAC ne serait pas viable puisqu'il n'y aurait pas de gain de temps sur le parcours. Dash-Air a indiqué qu'il n'avait pas imaginé l'exploitation de l'ADAC sans le parc Victoria, ayant fait opposition à la modification de l'itinéraire optimal. Si, par contre, le parc Victoria n'était pas disponible, Dash-Air serait prêt à étudier la viabilité Dorval pour son exploitation. Canavia était prêt à exploiter le service ADAC à Dorval.

2. during winter months there are a considerable number of days during which the ferry does not operate during a substantial portion of the day, (in Air Atonabee's experience this was a minimal occurrence);

3. during summer months, the volume of small craft traffic makes it difficult for the ferry to operate and keep to schedule in a safe manner. It was suggested that this problem would increase as small craft traffic grows;

4. only two (33-seat) buses can board the ferry at one time and it would be difficult for the ferry to deal with 3 or more arrivals and departures within 5 minutes and not experience delays; and

5. as a matter of law, buses carrying in excess of 10-12 passengers can not travel on the ferry with passengers on board the bus, thus causing inconvenience to the passengers.

Mr. Potvin indicated that Transport Canada had familiarized itself with operation of the ferry service and concluded it would be better to have the tunnel access but also concluded that the ferry service could meet the demand.

2.1.5 Time-Savings and Airport Availability

There was general agreement on the part of the would-be STOL operators that Toronto Island Airport was key and integral to the success of the STOL operation. Without the airport there would be no STOL operations.

In respect of Victoria Carpark there was less agreement. City Center was of the opinion that without Victoria Carpark the STOL service would not be viable because there would be no travel time-savings. Dash-Air commented that it had not assumed the system without Victoria Carpark since it had resisted truncating the optimum route and best use of equipment. If, however, Victoria Carpark was not to be available, Dash-Air expressed a desire to consider Dorval in order to assess the viability of operating from it. Canavia was prepared to operate the STOL service out of Dorval.

En ce qui concerne les gains de temps, Canavia a estimé qu'entre Montréal et Toronto un service ADAC permettrait d'économiser 15 à 20 minutes dans le cas de l'utilisation de Dorval. (Ces gains de temps ne concordent pas parfaitement avec ceux des estimations détaillées de Canavia dont fait état le tableau 2.8.) Une analyse interne avait comparé les divers facteurs caractérisant l'itinéraire, envisageant en fait de gains de temps et de respect des horaires le cas de Dorval et celui de Victoria. Le choix de Dorval, pensait-on n'aurait pas d'effet défavorable sur les prévisions de trafic puisque (1) la population est plus importante sur l'île ouest et (2) l'industrie est concentrée entre Dorval et le centre-ville, ce qui rendrait Dorval plus intéressant ou aussi intéressant que le parc de stationnement Victoria.

On prévoyait, sur l'itinéraire de Dorval à Ottawa, une diminution de trafic d'environ 10%, et même moins sur le trafic de Montréal à Toronto.[10] En élaborant les estimations de trafic au départ de Dorval, Canavia n'avait pas supposé que les transporteurs aériens classiques quitteraient Dorval pour Mirabel.

On a indiqué que les rapports de Transports Canada admettaient que l'ADAC n'était pas commode entre Montréal et Ottawa si l'on utilisait l'aéroport de Dorval puisqu'aucun trafic ADAC n'avait été enregistré entre ces deux villes. M. Potvin a indiqué qu'il s'agissait d'une erreur d'interprétation. Aucune estimation de trafic ADAC n'avait été faite parce que pour des raisons techniques les possibilités de l'ADAC ne trouveraient pas à s'employer car deux aéroports classiques seraient utilisés.

Canavia a jugé que si le service Montréal-Ottawa était assuré au départ de Dorval, il ne serait pas rentable. En dépit de la perte prévue (inférieure à $500,000), Canavia a fait valoir qu'il restrait dans une certaine mesure logique de poursuivre l'exploitation de ce segment pour pouvoir faire connaître le service dans l'ensemble du triangle.

10 Le rapport de Transports Canada de 1978 (pièce T-8) avait estimé une réduction d'environ 22% (estimations de la détérioration du trafic en tenant compte des valeurs maximales et minimales de pénétration) sur le trajet Montréal-Toronto. Aucune estimation de détérioration du trafic n'a été fournie pour le service Montréal-Ottawa.

In respect of time-savings, Canavia had estimated a 15-20 minute advantage for the STOL service operating between Montreal and Toronto assuming the use of Dorval. (This time saving does not agree entirely with Canavia's detailed estimates shown in Table 2.8). An internal analysis had weighed the various different factors on the route, Dorval vis-à-vis Victoria in terms of time-savings and schedule. Dorval, it was believed, would not have an adverse effect on the traffic forecasts because (1) residents were concentrated in the west island, and (2) industry was concentrated between Dorval and the City which made Dorval more attractive or as attractive for those people as Victoria Carpark.

The expectation on the Dorval to Ottawa route was a reduction in traffic of approximately 10% and even less impact on the Montreal to Toronto traffic.[10] In developing the traffic estimates out of Dorval, Canavia had not assumed that the conventional air carriers would be moved from Dorval to Mirabel.

It was suggested that the Transport Canada reports recognized that STOL is not practical between Montreal and Ottawa, if Dorval airport is used, since no STOL traffic estimate was recorded for that city pair. Mr. Potvin commented that this was a misinterpretation. No STOL traffic was estimated because in a technical sense STOL capabilities would not be required since two conventional airports would be used.

It was the expectation of Canavia that if the Montreal-Ottawa service were to be operated out of Dorval, the particular service would not be profitable. Notwithstanding the expected loss (less than $500,000), it was argued by Canavia that there was a certain amount of sense in continuing to operate the segment in order to achieve market identification in the entire triangle.

10 The 1978 Transport Canada report (Exhibit T-8) had estimated a reduction of approximately 22% (average deterioration of high and low penetration estimates) on the Montreal-Toronto route. No estimate of traffic deterioration was provided for the Montreal-Ottawa service.

2.1.6 Perception de gains de temps

Selon M. Irving, il faudrait finalement faire preuve d'une précision militaire pour pouvoir réaliser des gains de temps avec le service ADAC. M. Griswold avait déjà abordé à l'audience la question des gains réels de temps. D'après lui, ces gains de temps ne sont pas nécessairement réels; ils sont imperceptibles. Il a soutenu que dans le jugement du voyageur, le service assuré jusqu'au centre-ville ferait gagner du temps et, qu'en croyant qu'il en est ainsi, il emprunterait ce service. Les décisions, a commenté M. Griswold, ne reposent pas sur un chronométrage à la seconde près mais plutôt sur des chiffres ronds; par exemple, le voyageur peut croire qu'il lui faut au moins une heure pour faire le trajet conduisant à un aéroport classique. À titre de comparaison, le témoin a émis l'idée que le voyageur pouvait considérer qu'il ne lui fallait que 20 minutes pour prendre un avion décollant de l'adacport.

2.1.7 Liaison centre-ville à centre-ville

En ce qui concerne les gains de temps réalisés sur le voyage et la nature des points d'origine et de destination de celui-ci, les points de vue et dépositions des deux témoins sont peut-être instructifs.

M. Griswold considérait que le témoignage invoqué indiquait qu'il existe divers points de destination et d'origine possibles et que le fait de se référer à une liaison de centre-ville à centre-ville ne constitue qu'un bon élément de prévision. Il a rappelé le témoignage relatif à Cleveland où certaines personnes vivent à proximité de l'aéroport tandis que d'autes en sont éloignées et où, pour une raison quelconque, le service assuré par turbopropulseurs attire 20% de la clientèle. Le témoin a précisé qu'il en est ainsi parce que le service permet de gagner du temps grâce au porte à porte.

M. Potvin a indiqué qu'Air Canada n'avait ni prétendu ni précisé dans les demandes que le service ADAC allait prendre toute la clientèle voyageant entre Toronto et Montréal. Les voyageurs ne réaliseraient pas un gain de temps en utilisant l'ADAC mais ce serait le cas de certains d'entre eux. Dans le rapport publié en 1980 par Transports Canada, on a montré que 36% de la clientèle des lignes Montréal-Toronto et Toron-

2.1.6 Perception of Time-Savings

It was Mr. Irving's comment in argument that at the very least military precision would be required to achieve time-savings on the STOL service. Mr. Griswold, of Tramco Consultants, had addressing the issue of real time-savings at an earlier point in the hearing. According to him, time-savings were not necessarily real; but rather, an intangible. He argued that the traveller would perceive that the downtown service did in fact generate time-savings, and when time-savings were perceived the service would be used. Decisions, he commented, are not made on the basis of stopwatched time-savings, but rather on the basis of round numbers, for example, allow an hour to the conventional airport or you will not get there. In comparison, he suggested the traveller may perceive a 20 minute time requirement to access a flight from the stolport.

2.1.7 Downtown-to-Downtown Pattern

In respect of trip time-savings and the pattern of trip origins and destinations, the views and evidence of two witnesses are perhaps instructive.

Mr. Griswold interpreted the evidence put forward to indicate that there was a spectrum of origins and destinations and that the use of the downtown to downtown mechanism was only a convenient approximation as a good predictor. He recalled the Cleveland evidence where some people live close to the airport, some far from it, and for some reason the turbo-prop service attracts 20% of the market. He submitted that the reason for this market share is that the service generates a door-to-door time-savings for that proportion of the market.

Mr. Potvin indicated that Transport Canada had not suggested, nor was it reflected in the applications, that the STOL service was going to take all the traffic between Toronto and Montreal. Not every traveller would achieve a time-savings by using STOL, but a proportion of the total would. In the 1980 Transport Canada report it was shown that 36% of the local domestic traffic both between Montreal-Toronto,

to-Ottawa commençait ou terminait son voyage dans le centre-ville de Toronto.[11]

2.2 Commodité

La commodité du service ADAC a également été considérée comme un facteur important en ce qui concerne la partie de la clientèle qui utilisait jusqu'alors les services assurés par les avions classiques. Bien qu'il soit difficile de définir avec précision la notion de commodité, on a, à l'audience, émis l'idée qu'elle se caractérisait essentiellement par:

1. des gains de temps (voir la section 2.1),
2. la fréquence et les horaires des avions (voir la section 2.3),
3. la fiabilité du service,
4. un service sans tracas,
5. les aléas que comporte le service (ce qui constitue une inconnue),
6. l'emplacement des aéroports,
7. le fait d'éviter les aérogares principales et leurs routes d'accès,
8. les dimensions réduites du service, qui permettent, par exemple, au voyageur régulier de connaître les membres de l'équipage et de se sentir à l'aise. Transports Canada reçoit des plaintes au sujet de la grandeur des aérogares qui peuvent recevoir des gros avions mais manquent de commodité pour les passagers.

Un certain nombre de ces points ont été traités ou commentés lors des dépositions rela-

and Toronto-Ottawa, either originated or terminated their trip in the downtown area of Toronto.[11]

2.2 Convenience

Convenience of the STOL service was also seen to be a major factor influencing the volume of traffic diversion from CTOL services. Although it is difficult to define precisely the concept of convenience it was suggested at the hearing that the concept involves the somewhat overlapping notions of:

1. time-savings (see Section 2.1),
2. frequency and timing of flight (see Section 2.3),
3. service reliability,
4. no-hassle service,
5. the minimization of risk in accessing the service (i.e., the extent to which one is involved with unknowns),
6. location of airports,
7. avoidance of major terminals and associated access routes,
8. the small size of the operation e.g., the frequent traveller knows the crews and feels comfortable in the environment. Transport Canada receives complaints about the size of terminals which accommodate large aircraft but are inconvenient for passengers.

A number of these points have been dealt with or elaborated upon by public interest wit-

---

11 Pièce TC-1, "Rapport sur le projet de création d'un service ADAC limité par Dash-7 basés sur l'île de Toronto", Transports Canada, 1980, pièce I-6. Les chiffres relatifs au voyage sont basés sur les données de 1971 et de 1974. Le centre-ville est défini pour les besoins de ces calculs comme étant délimité au sud par le lac, au nord par Eglington, à l'ouest par Bathurst et à l'est par la promenade de Don Valley.

11 Exhibit TC-1, "Report on the Proposed Establishment of the Limited Toronto Island Based Dash-7 STOL Service", Transport Canada, 1980, p. Exhibit I-6. The trip distributions are based on 1971 and 1974 data. The downtown area, defined for purposes of this calculation is bounded in the south by the waterfront, in the north by Eglinton, in the west by Bathurst and in the east by the Don Valley Parkway.

tives à l'intérêt public (voir la section 1.1). Dans les sections suivantes, trois questions se rapportant à la commodité seront traitées: la fiabilité du service, le principe de complémentarité avion-autobus et le système de garantie de place sans réservation.

2.2.1 Fiabilité du service

Le rapport publié en 1980 par Transports Canada avait conclu à une excellente ponctualité d'un service ADAC assuré par avions Dash-7. Il avait également conclu que la moyenne des retards se produisant en piste à l'aéroport international de Toronto augmenterait au fur et à mesure de la croissance du trafic. De plus, puisque la durée de ces retards ne saurait être prévue avec précision, la ponctualité (ainsi que la durée moyenne des temps de vol) des avions classiques auxquels l'ADAC ferait concurrence se dégraderait plus ou moins à l'avenir. C'est, avait-on soutenu, ce qui tendrait à augmenter l'intérêt d'un service ADAC.

M. Potvin a également expliqué que, puisque le service serait assuré de centre-ville à centre-ville, on risquerait moins de perdre du temps pour se rendre à l'aéroport que dans le cas d'un aéroport situé à plusieurs milles du centre-ville. On éviterait ainsi de nombreuses difficultés de circulation bien connues à Toronto et à Montréal. En ce qui concerne l'amélioration de la ponctualité d'un service aérien, il convenait de faire intervenir l'influence conjuguée de plusieurs facteurs dont le premier est l'encombrement de la route conduisant à l'aéroport, qui pose de plus en plus de problèmes dans le cas de l'aéroport international de Toronto, le second étant le risque auquel on s'expose pour se rendre à ces aéroports.

2.2.2 Intégration du service Air-route

En ce qui concerne la possibilité de commercialisation du produit, M. Griswold croyait que la disponibilité d'un moyen de voyage direct et sans interruption par l'autobus et l'avion, c'est-à-dire un moyen d'amener le passager du centre-ville de Toronto au centre-ville de Montréal, était un des élments qui ferait l'intérêt du service. On a rappelé que les quatre candidats à l'exploitation d'un service ADAC avaient manifesté l'intention d'assurer une liaison par autobus entre les adacports et des points situés au centre de la ville.

nesses (see Section 1.1). In the next sections, three issues related to convenience will be addressed; service reliability, the concept of an integrated air-bus system and the non-reservation guaranteed seat system.

2.2.1 Service Reliability

The 1980 Transport Canada report had concluded that a STOL service using Dash-7 aircraft would achieve excellent on-time reliability. It was also concluded that average runway delays at Toronto International Airport would increase as traffic increases. Moreover, since the duration of such delays could not be predicted accurately, the on-time reliability, as well as the average flight times, of the conventional air services competing with STOL were expected to deteriorate somewhat in the future. This, it was contended, would tend to increase the value of the on-line reliability of the STOL air service.

Mr. Potvin also explained that because the service would be downtown-to-downtown, the risk factor in accessing the airport would be less than that to an airport some miles from downtown. Thus many of the typical Toronto and Montreal traffic problems would be avoided. In regards to improved air service reliability, there were therefore, a combination of factors related to, first, air site congestion that is continuing to grow at Toronto International Airport and second, the risk of accessing the respective airports.

2.2.2 Integrated Air-Bus Service

In regards to the marketability of the product, Mr. Griswold believed that the availability of a continuous through journey on the bus and the airplane i.e., one transaction would take a passenger from downtown Toronto to downtown Montreal, was one aspect of the service's attractiveness. It is recalled that it was the expressed intention of the four STOL applicants to connect Stolports by bus with central downtown points.

M. Griswold croyait également, en se basant sur l'étude de l'expérience d'Airtransit, que les passagers avaient beaucoup apprécié le petit autobus, appelé "Adacmobile". Il a comparé la commodité du service intégré avion-autobus à la précarité des moyens de transport mis à la disposition des voyageurs qui s'efforcent, pendant les heures de pointe, de se rendre à l'aéroport pour prendre le vol "Rapidair" de 6 heures. Le véritable intérêt d'un service centre-ville à centre-ville tiendrait à ce que les aléas du transport par la route seraient beaucoup moins importants dans le cas d'aéroports de centre-ville que dans le cas d'aéroports classiques.

Certaines inquiétudes ont toutefois été exprimées en ce qui concerne la possibilité de réaliser une intégration parfaite du service routier et du service aérien. À cet égard, on a invoqué l'expérience que les requérants avaient de ce genre de service et le fait qu'on manquait d'éléments d'appréciation puisqu'aucune étude n'avait été entreprise à ce sujet, mais on a constaté que dans certains cas il faudrait procéder à un double, voire à un triple transfert des passagers (par exemple dans le cas d'utilisation du traversier).

2.2.3 Comparaison du système sans réservation et du système avec réservation

En comparant le système de garantie de siège sans réservation que propose Dash-Air au système de réservations, City Center a fait valoir que le système de réservation convient aux transporteurs exploitant des services à intervalle d'une heure ou moins fréquente. L'importance d'une réservation, a-t-on soutenu, tient à la tranquillité d'esprit qu'elle donne au passager avant qu'il ne quitte son lieu d'origine. On a fait valoir en outre que l'homme d'affaires n'a pas d'objection contre les réservations mais qu'il est contrarié par les formalités à accomplir au comptoir d'enregistrement de l'aéroport. La difficulté, avec le système de garantie de siège sans réservation tel que City Center le conçoit tenait (1) au délai volontaire que s'impose lui-même le passager en arrivant tôt pour être sûr d'avoir une place, et les efforts de Dash-Air pour trouver des volontaires qui accepteraient de partir sur le vol suivant pour pouvoir donner satisfaction à des clients de dernière minute et (2) à possibilité d'un effet de cascade pendant les périodes de pointe, lorsque les passagers auraient à renoncer à un vol pour prendre le suivant.

Mr. Griswold also believed, based on his understanding of the Airtransit study, that there was a perception on the part of passengers that the 'stolmobile' was a very convenient feature. He compared the use of the integrated air-bus service with the 'nail-biter' fighting rush-hour traffic, trying to catch the 6 o'clock Rapid-air flight. The real market advantage of the downtown-to-downtown service would be that the risk factor allowed for in accessing the down-town airports would be minor compared to that for the conventional airports.

There was, however, some concern expressed in respect of integrally interrelated bus and air services. The concerns involved the experience of the applicants with this kind of service and the lack of studies undertaken notwithstanding the fact that the service would require a double or even triple handling of passengers (i.e., because of the ferry constraint).

2.2.3 No Reservation Versus Reservation System

In comparing the non-reservation guaranteed seat proposal of Dash-Air with the reservation system, City Center argued that a reservation system is geared and meant to be used by carriers operating at hourly intervals or less frequently. The importance of a reservation, it was argued, lies in the peace of mind it affords the passenger before he leaves his place of origin. Moreover, it was argued that the businessman does not object to making reservations but does resent the hassles of checking-in at the ticket counter at the airport. The problem with the no-reservation guaranteed seat system as City Center saw it was (1) the intentional delays that would arise from passengers having to arrive early so as to be assured a seat and from Dash-Air having to accommodate last minute customers and having to seek volunteers to go on the next flight, and (2) the potential cascading effect at peak periods caused by passengers being bumped from one flight to the next.

2.3 La fréquence du service et l'horaire

M. Glenn avait préparé un document donnant le détail des fréquences aller-retour, pendant les jours de semaine, des quatre candidats à l'exploitation d'un service ADAC (voir le tableau 2.9). Ce document montrait qu'à l'exception du service que Dash-Air se propose d'exploiter entre Toronto et Ottawa, les fréquences étaient toutes beaucoup plus espacées que dans l'hypothèse admise dans l'étude d'Air Canada/Airtransit. Il a expliqué que la proposition se basait sur la mise en oeuvre de quatorze Dash-7 et non de huit comme envisageaient de le faire trois candidats à un service complet. Il était d'avis que si ces candidats n'étaient pas capables de faire face à la fréquence proposée dans le rapport Air Canada/Airtransit, sur les lignes qu'ils desservent respectivement, ils ne pouvaient pas espérer s'imposer sur le marché aussi bien qu'on l'estimait dans ce rapport. De plus, le témoin a fait ressortir que l'expérience d'Airtransit avait, pour atteindre cet objectif, comporté une fréquence de 31 mouvements entre Rockliffe et le parc de stationnement Victoria. À cet égard, on a ensuite invoqué des arguments du même ordre, à savoir que si la fréquence de vol n'était pas égale à celle d'Airtransit il ne faudrait pas s'attendre à atteindre les mêmes volumes de clientèle qu'Airtransit.

Non seulement la fréquence de vol est-elle en soi un élément important mais de plus, a soutenu M. Glenn, il est nécessaire d'adapter cette fréquence à la demande; il est également avantageux d'offrir un horaire de vol cohérent, c'est-à-dire facile à mémoriser, comme par exemple un vol par heure ou d'un vol toutes les demi-heures.

M. Glenn a également produit un document montrant que les requérants auraient des difficulté à faire face à la demande et à réaliser des horaires cohérents (voir le tableau 2.10). Il a expliqué en particulier que ce document montrait que tous les requérants auraient, pendant les périodes de pointe, des difficultés à répondre à la demande en assurant un service toutes les demi-heures et qu'ils finiraient, en dehors de ces périodes, par avoir une fréquence de services supérieure à leurs besoins théoriques.

2.3 Frequency of Service and the Flight Schedule

Mr. Glenn had prepared an exhibit detailing the round-trip weekday frequencies of the four STOL applicants (see Table 2.9). The exhibit showed that with the exception of the proposed Dash-Air service between Toronto and Ottawa, all frequencies were substantially lower than those assumed in the Air Canada/Airtransit Study. He explained that the proposal was based on the operation of fourteen Dash-7's, not eight as planned by the three full service applicants. It was his opinion that if the applicants could not match the frequency proposed in the air Canada/Airtransit report on the respective flight legs, they should not expect to attain the same degree of market penetration as estimated in that report. Moreover, he pointed out that the Airtransit experiment ran 31 frequencies between Rockcliffe and Victoria Carpark to penetrate the market. In this regard, he argued that if the STOL applicants could not match the flight frequency of Airtransit then they should not expect to attract as much traffic as Airtransit.

Not only is frequency *per se* important, but in addition, argued Mr. Glenn, it is necessary to match frequency to demand and advantageous to offer consistency in the flight schedule, that is, to have a memorizable timetable, as for example, every hour or every half hour.

Mr. Glenn also entered into consideration an exhibit to show that the applicants would have difficulty in (1) matching capacity to demand and (2) achieving consistency of schedules (see Table 2.10). In particular he explained that the exhibit demonstrated that all appplicants would have gaps in half-hourly services during peak periods and that they would end up with more frequencies in off-peak periods than theoretically they should be flying.

TABLEAU 2.1 — TABLE 2.1

Moyennes des gains de temps estimés sur un parcours centre-ville à centre-ville en comparant l'ADAC à l'avion classique
(en minutes) —
Estimated average one-way downtown to downtown time savings using STOL compared to CTOL
(Measured in Minutes)

Itinéraire – Route	Canavia[1]	City Center[2]	Dash-Air[3]	Bradley[4]	Atonabee[5]
Montréal-Toronto	60	42	50	-	-
Toronto-Ottawa	30	25	38	23	15-20
Montréal-Ottawa	30-45	48	48	-	-

Remarque:

On suppose le service classique assuré au départ de l'aéroport international de Toronto, de l'aéroport international d'Ottawa et de l'aéroport de Dorval. On suppose le service ADAC assuré au départ de l'aéroport de l'île de Toronto, de l'aéroport international d'Ottawa et du parc de stationnement Victoria.

Note:

The CTOL service is assumed to be operated out of Toronto International Airport, Ottawa International Airport and Dorval. The STOL service is assumed to be operated out of Toronto Island Airport, Ottawa International Airport and Victoria Carpark.

Sources:

1. Transcription, Vol. 3, p. 450.
2. Pièce CCA-10 (corrigée), Calculs des estimations de gains de temps de City Center Airways, p. 4.
3. Dash-Air Inc., Demande modifiée, p. 4, 5 et 12.
4. Bradley Air Services Ltd., Demande p. 6.
5. Transcription, Vol. 9, p. 1464.

Sources:

1. Transcript Vol. 3, p. 450.
2. Exhibit CCA-10 (corrected), City Center Airways Calculations of Estimated Travel Time Savings, p. 4.
3. Dash-Air Inc., Amended Application, p. 4, 5 and 12.
4. Bradley Air Services Ltd., Application p. 6.
5. Transcript Vol. 9, p. 1464.

TABLEAU 2.2 — TABLE 2.2

Calcul des estimations de gains de temps de City Center Airways parcours Montréal-Toronto
(en minutes) —
City Center Airway's calculations of estimated travel time savings between Montreal and Toronto
(Measured in Minutes)

	À l'origine[1] – Original[1] Submission		Après modification[2] d'Air Canada – As Modified[2] By Air Canada	
	ADAC – STOL	Avion classique – CTOL	ADAC – STOL	Avion classique – CTOL
Centre-ville - aéroport – Downtown to Airport	10	30	20	30
Enregistrement et embarquement – Airport Check-In, Enplaning	10	30	10	30
Temps cale à cale (moyenne) – Black Time (Average)	88	67	88	67
Débarquement, montée dans l'autobus – Deplaning, Board Bus	15	20	15	30
Aéroport - Centre-ville – Airport to Downtown	10	30	20	—
TEMPS TOTAL DE VOYAGE – TOTAL TRAVEL TIME	133	177	153	157
GAIN DE TEMPS PAR L'ADAC – SAVING USING STOL	44 minutes		4 minutes	

Sources:

1. Tiré de la pièce CCA-10 (corrigée), Calcul des estimations de gains de temps de City Center Airways.
2. Transcription, Vol. 13, p. 2286-2304.

Sources:

1. Adopted from Exhibit CCA-10 (corrected), City Center Airways Calculations of Estimated Travel Time Savings.
2. Transcript Vol. 13, pp. 2286-2304.

TABLEAU 2.3 — TABLE 2.3

Estimations moyennes des temps de voyage de porte à porte avion classique et ADAC
(en minutes) —
Estimated average one-one, door-to-door travel-times CTOL and STOL
(Measured in Minutes)

Système ADAC interurbain dans le corridor Québec-Windsor[1] – Intercity STOL system in the Quebec-Windsor corridor[1]

Itinéraire – Route	Avion classique – CTOL	ADAC – STOL	Gain de temps avec l'ADAC – Savings with STOL
Montréal - Toronto	165	146	19
Dorval - Toronto	165	167	-2
Toronto - Ottawa	151	143	8
Montréal - Ottawa	126	115	11

Système ADAC limité [2] – Limited STOL system[2]

Itinéraire – Route	Avion classique – CTOL	ADAC – STOL	Gain de temps avec l'ADAC – Savings with STOL
Montréal - Toronto	165-170	134-136	29-36
Dorval - Toronto	165-170	160-162	3-10
Toronto - Ottawa	151-156	136-138	13-20
Montréal - Ottawa	126	108-110	16-18

Système ADAC limité[3] – Limited STOL system[3]

Itinéraire – Route	Avion classique – CTOL	ADAC – STOL	Gain de temps avec l'ADAC – Savings with STOL
Montréal - Toronto	165	141	24
Dorval - Toronto	165	162	3
Toronto - Ottawa	146	140	6
Montréal - Ottawa	127	112	15

Remarques:

Le service par avions classiques est exploité au départ de l'aéroport international de Toronto, de l'aéroport international d'Ottawa et de l'aéroport de Dorval. Le service ADAC est exploité au départ de l'aéroport de l'île de Toronto, de l'aéroport international d'Ottawa, du parc de stationnement Victoria et, comme on l'a indiqué, de Dorval.

Note:

The CTOL service is operated out of Toronto International Airport, Ottawa International Airport and Dorval. The STOL service is operated out of Toronto Island Airport, Ottawa International Airport and Victoria Carpark, and, as indicated, Dorval.

TABLEAU 2.3 (Suite) — TABLE 2.3 (Continued)

Sources:

1. Pièce T-8, "L'ADAC et le transport aérien sur de courtes distances au Canada", Transports Canada, juillet 1978, p. D6, Tableau D.3.
2. Pièce TC-1, "Rapport sur le projet de création d'un service ADAC limité par DASH-7 basés à l'île de Toronto", février 1980, p. 25.
3. Pièce T-8(A), "Analyse révisée de rapport coûts-bénéfices des systèmes ADAC par Dash-7 dans le corridor Québec-Windsor" février 1980, p. 23, 24.

Sources:

1. Exhibit T-8, STOL and Short-Haul Air Transportation in Canada, Transport Canada, July 1978, p. D 6, Table D.3.
2. Exhibit TC-1, Report on the Proposed Establishment of a Limited Toronto Island Based Dash-7 STOL Service, February 1980, p. 25.
3. Exhibit T-8(A), Revised Benefit-Cost Analysis of Dash-7 STOL Systems in the Quebec-Windsor Corridor, February 1980, p. 23, 24.

TABLEAU 2.4 — TABLE 2.4

Attente à l'escale[1] — Station stacking[1]

Cas par jour (Jours de semaine) – Occasions Daily (Weekday)	Canavia	Dash-Air	City Center	Bradley
3 arrivées et (ou) départs en moins de 5 minutes – 3 Arrivals and/or Departures within 5 minutes	6(6)[2]	1(0)	5(4)	0(0)
3 arrivées et (ou) départs en moins de 10 minutes – 3 Arrivals and/or Departures within 10 minutes	6(6)	6(3)	6(4)	0(0)

Remarques:

1. Mesure l'encombrement à la porte.
2. ( ) Nombre de cas à l'île de Toronto. L'attente à l'escale suscite des difficultés non seulement aux portes mais aussi avec le traversier qui peut ne pas être en mesure de répondre, sans un minimum de retard, aux besoins des passagers au départ et à l'arrivée.

Source:

Double de la pièce AC-8.

Notes:

1. Measurement of Congestion at Gate.
2. ( ) Number of occasions at Toronto Island. Station stacking creates problems not only with gates, but may also impact ferry's ability to meet departing and arriving flights with minimum delay to passengers.

Source:

Duplicate of Exhibit AC-8.

TABLEAU 2.5 — TABLE 2.5

Comparaisons des temps cale à cale moyens [1] estimés pour les vols d'ADAC[2]
(en minutes) —
Comparison of average block times[1] Estimated for STOL operations[2]
(Measured in Minutes)

	Montréal-Toronto	Toronto-Ottawa	Montréal-Ottawa
Transports Canada – Transport Canada	88.0	68.0	40.0
Air Canada/Airtransit[3]	87.5	67.5	40.0
De Havilland	88.8	64.6	-
Canavia	90.0	65.0	37.5
City Center	88.0	62.0	32.0
Dash-Air	88.8	64.4	34.2
Bradley	98.0[4]	75.0	

Remarques:

1. Sur une route quelconque le temps cale à cale varie selon la direction du vol. Les estimations par direction ont été additionnées, puis divisées par deux, pour donner une estimation du temps cale à cale moyen.
2. Suppose l'utilisation de l'aéroport de l'île de Toronto et du parc de stationnement Victoria.
3. D'après la pièce C-4, "Faisabilité d'un service interurbain ADAC, Phase 1", juin 1975.
4. D'après le calcul de First Air.

Sources:

1. Pièce AC-6, Révision N° 1, Comparaisons des temps cale à cale.
2. Pièce B-2, "Analyse d'itinéraire exploité" (information Canavia modifiée selon Vol. 9, p. 1565 de la transcription).
3. Pièce T-8, "L'ADAC et le transport aérien sur de courtes distances au Canada", Transports Canada, juillet 1978, p. D-8.
4. Transcription, Vol. 10A, pp. 1886-1888.

Notes:

1. The block time on any route varies and depending upon the direction flown. The directional estimates have been summed divided by two to provide the average block time estimate.
2. Assumes the use of Toronto Island Airport and Victoria Carpark.
3. As per Exhibit C-4, Feasibility of Intercity STOL Airline Phase 1, Air Canada/Airtransit, June 1975.
4. As calculated by First Air.

Sources:

1. Exhibit AC-6, Revision No. 1, Block Time Comparisons.
2. Exhibit B-2, Operational Route Analysis (the Canavia information amended as per Vol. 9, p. 1565 of the transcript).
3. Exhibit T-8, STOL and Short Haul Air Transportation in Canada, Transport Canada, July, 1978, p. D6.
4. Transcript Vol. 10A, pp. 1886-1888.

TABLEAU 2.6 – TABLE 2.6

Utilisation quotidienne en semaine
(en heures par jour et par avion) —
Weekday daily utilization
(Measured in Hours Per Day Per Airplane)

	Nombre d'avions – Fleet Size	Utilisation par transporteur – Utilization Per Application	Utilisation normalisée d'après les temps cale à cale d'Air Canada/ Airtransit – Normalized Utilization Using Air Canada/ Airtransit Block Time
Air Canada/Airtransit[1]	14	7.9	
Canavia	8	9.63	10.45
City Center	8	9.23	9.31
Dash-Air	8	10.6 (9.8)[2]	10.66
Bradley	3	9.03	8.30

Remarques:

1. Selon la pièce C-4.
2. Chiffre modifié le 21 février 1980.

Source:

Double de la pièce AC-7, révision N° 1.

Notes:

1. As per Exhibit C-4.
2. Amended number, February 21, 1980.

Source:

Duplicate of Exhibit AC-7, Revision No. 1.

TABLEAU 2.7 — TABLE 2.7

Durée estimée du voyage entre l'aéroport de l'île de Toronto et l'arrivée à l'hôtel Royal York
(en minutes) —
Estimated trip time from arrival at Toronto Island Airport to destination at the Royal York Hotel
(Measured in Minutes)

Canavia[1]	Débarquement, temps à l'aéroport, parcours au sol avec utilisation du traversier modernisé. – Deplane, inside airport, egress using upgraded ferry.	15
City Center[2]	Débarquement, montée dans l'autobus, trajet dans l'autobus de l'aéroport au centre-ville (empruntant le tunnel). – Deplane, board bus, bus, airport to downtown (assumes use of the tunnel)	25
Dash-Air[3]	Débarquement de l'avion, descente par l'ascenseur, traversée du tunnel, navette, remontée, autobus centre-ville. – Off airplane, down elevator, along tunnel, along the jitney, back up again, on the bus to downtown.	18-20
Bradley[4]	Débarquement et retrait des bagages, trajet de l'aéroport au centre-ville (en empruntant le traversier). – Deplanning and baggage claim, airport to downtown (assumes use of ferry).	15
Atonabee[5]	Débarquement de l'avion, trajet dans l'autobus (suppose l'utilisation du traversier). – Deplane to bus, airport to downtown (assumes use of ferry).	25

Sources:

1. Transcription, Vol. 4, p. 549.
2. Pièce CCA-10, Calcul des estimations de gains de temps de City Center Airways et transcription, Vol. 13, p. 2294.
3. Transcription, Vol. 8, p. 1280.
4. Demande de Bradley Air Services Ltd., p. 6.
5. Transcription, Vol. 9, p. 1477.

Sources:

1. Transcript, Vol. 4, p. 549.
2. Exhibit CCA-10, City Center Airways Calculations of Estimated Travel Time Savings and Transcript Vol. 13, p. 2294.
3. Transcript, Vol. 8, p. 1280.
4. Bradley Air Services Ltd., Application, p. 6.
5. Transcript, Vol. 9, p. 1477.

TABLEAU 2.8 — TABLE 2.8

Estimations des temps de voyage entre Montréal et Toronto avec utilisation de l'aéroport de Dorval[1]
(en minutes) —
Canavia's estimate of travel times between Montreal and Toronto assuming the use of Dorval Airport[1]
(Measured in Minutes)

	ADAC – STOL	Avion classique – CTOL
Accès à Dorval – Access to Dorval	20	20
Temps de vol – Flight Time	100	65(75?)
Débarquement – Deplane		5-10
Temps à l'intérieur de l'aéroport – Inside Airport		15
Trajet au sol, départ de l'aéroport – Egress from Airport	15	30
Durée totale du voyage – Total Trip Time	135	135-140-(150?)

Remarque:

1. Cas d'un passager voyageant de Montréal à Toronto entre 7 et 9 heures du matin.

Source:

Transcription, Vol. 4, début de la p. 546.

Note:

1. Assuming a passenger travelling Montreal to Toronto between 7:00 - 9:00 a.m.

Source:

Transcript Vol. 4 beginning p. 546.

TABLEAU 2.9 — TABLE 2.9

Fréquence des allers-retours en semaine
(fins de semaine entre parenthèses) —
Round trip weekday frequencies
(Weekends in Brackets)

Transporteur – Carrier	**Montréal-Toronto**	**Toronto-Ottawa**	**Montréal-Ottawa**
Air Canada/Airtransit[1]	23 (10 sam et dim) – (10 Sat & Sun)	12 (7 sam et dim) – (7 Sat & Sun)	12 (6 sam et dim) – (6 Sat & Sun)
Canavia	20 (8 sam et dim) – (8 Sat & Sun)	10 (5 sam et dim) – (5 Sat & Sun)	4 (2 sam et dim) – (2 Sat & Sun)
City Center	16 (3 sam et dim) – (3 Sat & Sun)	10 (2 sam et dim) – (2 Sat & Sun)	4 (0 sam et dim) – (0 Sat & Sun)
Dash-Air	16 (2 dim) – (2 Sun)	13 (2 dim) – (2 Sun)	7 (1 dim) – (1 Sun)
Bradley	-	10 (4 sam et dim) – (4 Sat & Sun)	-

Remarque:

1. D'après la pièce C-4.

Source:

Tiré de la pièce AC-3, "Allers-retours, fréquences en semaine".

Note:

1. As per Exhibit C-4.

Source:

Adopted from Exhibit AC-3, Roundtrip Weekday Frequencies.

TABLEAU 2.10 — TABLE 2.10

Adaptation aux périodes de pointe de l'Adacport Victoria à l'aéroport de l'île de Toronto — Matching capacity to peaks Victoria Stolport to Island Airport

	0630 à 0900 inclusivement – 0630 to 0900 Inclusive	Hors pointe milieu de journée – Midday Off Peak	1500 à 1900 inclusivement – 1500 to 1900 Inclusive	Hors pointe soirée – Evening Off Peak
Airtransit	6 chaque sens toutes les demi-heures – 6 each way every half hour	Horaire dans chaque sens (5 vols) – Hourly each way (5 flights)	9 dans chaque sens toutes les demi-heures – 9 each way every half hour	Horaire dans chaque sens (3 vols) – Hourly each way (3 flights)
Canavia	4 départs Victoria, 3 départs de l'île - semi-horaire avec interruptions du service – 4 Ex Victoria, 3 Ex Island - Gaps in half hourly service	Au moins un par heure dans chaque sens (6/7 vols) – At least hourly each way (6/7 flights)	6 chaque sens Interruptions du service – 6 each way Gaps in service	4 vols, au moins horaire – 4 flights, at least hourly
Dash-Air	4 départs Victoria, 3 départs de l'île - semi-horaire avec interruptions du service – 4 Ex Victoria, 3 Ex Island - Gaps in half hourly service	Horaire (5/6 vols) – Basically hourly (5/6 flights)	5 départs de l'île, 4 départs Victoria - semi-horaire avec interruptions du service – 5 Ex Island, 4 Ex Victoria - Gaps in half hourly service	3 vols horaires – 3 flights basically hourly
City Center	4 départs Victoria, 3 départs de l'île -semi-horaire avec interruptions du service – 4 Ex Victoria, *3 Ex Island* - Gaps in half hourly service	Horaire irrégulier (5 vols) – Irregular Sched. (5 flights)	5 départs Victoria, 6 départs de l'île - semi-horaire avec interruptions du service – 5 Ex Victoria, *6 Ex Island* - Gaps in half hourly service	2 vols, fréquence irrégulière – 2 flights, Irregular spacing

Source:

Double de la pièce AC-5.

Source:

Duplicate of Exhibit AC-5.

Chapitre trois

Les mérites relatifs de l'autorisation accordée à un service ADAC triangulaire ou linéaire

La question des mérites relatifs de l'autorisation d'un service ADAC triangulaire ou linéaire a entraîné de nombreuses discussions lors de l'audience. Dans ce contexte, on suppose que la proposition relative au service triangulaire concerne des services qui seraient instaurés entre les trois points du triangle Montréal, Toronto et Ottawa et que la proposition de service linéaire concerne des services instaurés entre Toronto-Ottawa et Ottawa-Mirabel. L'objet des prochains paragraphes est d'étayer les faits et les opinions en ce qui concerne les mérites relatifs des propositions de service partiel ou complet, plus particulièrement en ce qui concerne les questions suivantes:

1. Est-il possible qu'une des trois routes présente des problèmes particuliers qui pourraient avoir des répercussions sur le succès commercial du service ADAC?

2. L'autorisation donnée à un service linéaire compromettrait-elle les chances d'instauration d'un service triangulaire?

3. Arriverait-on plus facilement à satisfaire la commodité et la nécessité publiques "actuelles" en autorisant simplement un service linéaire?

4. L'approche linéaire est-elle plus réaliste et moins risquée étant donné les investissements en capital nécessaires de la part des demandeurs et de tierces parties?

3.1 Une des routes présente-t-elle des problèmes particuliers qui pourraient compromettre le succès commercial des services ADAC?

Pour ce qui est de savoir si l'avion Dash-7 est approprié aux routes en question, on a adopté la *ligne générale suivante*: tout d'abord, un avion ne vole pas dans l'abstrait et, ensuite, il vole dans un environnement concurrentiel (au moins en ce qui concerne les routes dont il est question). Un avion est construit pour être exploité dans un cadre économique donné et doit être approprié à la fois en termes de rayon d'action et en termes du nombre de passagers transportés

Chapter Three

The relative merits of authorizing a triangular or a linear STOL service

There was some considerable discussion at the hearing as to the relative merits of authorizing a triangular or linear STOL service. In this context, the triangular proposal is taken to imply services between the three points Montreal, Toronto and Ottawa, while the linear service proposal is taken to imply services between Toronto-Ottawa and Ottawa-Mirabel. It is the intention of the next sections to document the evidence and opinions in respect of the relative merits of the triangular and linear service proposals, particularly in regard to the following issues:

1. Do any of the three routes present particular problems which will affect the commercial success of the STOL service?

2. Does authorization of a linear service jeopardize the prospects for a triangular service?

3. Is the requirement for 'present' public convenience and necessity more easily achieved through the authorization of a linear service?

4. Is the linear approach more realistic and less risky given the capital investments required on part of the applicants and third parties?

3.1 Do any of the Routes Present Particular Problems Which Will Affect the Commercial Success of the STOL Service?

With respect to the appropriateness of the Dash-7 aircraft to the routes in question the following general line of argument was adopted. First, aircraft do not fly in the abstract and second they do not fly in a non-competitive environment (at least, so far as the routes in question are concerned). Aircraft are built to fit within a given regime of economic operation and must be appropriate in terms of range to the length of haul of the route and in terms of size to

sur la route. Par ailleurs, un avion doit être concurrentiel par rapport aux autres avions commercialisés dans un marché donné.

Selon M. Henderson, il a été amplement prouvé que le Dash-7 n'est pas un avion qui peut entrer en concurrence avec les avions à réaction en service sur la route Montréal-Toronto. À l'appui de son affirmation, il a déclaré que, dans le témoignage de de Havilland, il a été démontré que l'essentiel des utilisations du Dash-7 se trouvait sur des routes de moins de 300 milles et une toute petite proportion sur des routes de plus de 300 milles (et dans ce cas, a suggéré M. Henderson, dans des circonstances où cet avion n'aurait pas à subir la concurrence d'avions à réaction); M. Griswold n'a par ailleurs pas pu fournir d'exemple où un appareil à turbopropulseurs a été mis en concurrence avec des appareils à réaction sur des routes de plus de 300 milles; enfin, M. Glenn a jugé la route Toronto-Montréal comme dépassant les limites acceptables de l'appareil.

M. Henderson a également fait remarquer le degré de concurrence auquel on peut s'attendre sur la route Montréal-Toronto. Il a déclaré que, pour arriver à une approche réaliste, il fallait prendre en considération la réaction de concurrents puissants et efficaces installés dans un marché profitable qui constitue un lien vital du système de transports pour les vols transatlantiques et trans-frontaliers. Il a fait allusion à l'expérience de Nordair qui, bien qu'elle exploite des avions à réaction et offre à sa clientèle une vaste gamme de tarifs réduits, n'a pu arriver que récemment à un coefficient de remplissage satisfaisant.

M. Henderson a également estimé que la route Montréal-Ottawa ne convenait pas au Dash-7. Il a déclaré qu'à ce sujet les preuves étaient claires et ne justifiaient pas de controverses. Étant donné le nombre de passagers circulant sur la route Montréal-Ottawa, il est nécessaire d'utiliser un plus petit avion pour pouvoir arriver à la fréquence de vol requise pour pénétrer le marché. L'utilisation du Dash-7 ne permettrait pas aux demandeurs d'adapter la fréquence de leurs vols à la demande.

M. Henderson a souligné qu'en aucun cas il ne critiquait le Dash-7. Il critiquait plutôt son utilisation dans un environnement qui ne lui convient pas étant donné la concurrence agres-

the volume of passengers on the route. Moreover, the aircraft must prove competitive with that offered by the competition in the particular marketplace.

According to Mr. Henderson the evidence was universal that the Dash-7 is not a suitable aircraft in competition with jets on the Montreal-Toronto route. In support of his contention, he argued that in the evidence of de Havilland it was demonstrated that the bulk of Dash-7 utilization was to be found on routes under 300 miles and just a small proportion were used over 300 miles (and there, Mr. Henderson suggested, in a non-competitive environment against jets); that Mr. Griswold was unable to give any example where a turbo-prop was used in competition with jets over 300 miles; and that Mr. Glenn had judged the Toronto to Montreal route as outside the acceptable limits of the aircraft.

Mr. Henderson also pointed to the extent of competition to be expected on the Montreal-Toronto route. He argued that any realistic approach must take into account the response of strong, effective competitors in a profitable marketplace that is a vital link in the transportation system for Transatlantic and Transborder traffic. He pointed to the experience of Nordair, which, although operating jet aircraft and offering a range of discount fare opportunities had only recently achieved a break-even load factor.

The Montreal-Ottawa route was also considered by Mr. Henderson as inappropriate for the use of Dash-7 aircraft. He characterized the evidence in this regard as clear and incontrovertible. Given the volume of traffic on the Montreal-Ottawa route a smaller aircraft is required to achieve the requisite frequency for market penetration. Employment of the Dash-7 would not enable the applicants to tailor frequency to the demand.

Mr. Henderson stressed that he in no way implied criticism of the Dash-7 aircraft. Rather he criticized its use in an unsuitable environment against aggressive competition. To use the

sive à laquelle il aurait à faire face. Il n'est pas dans l'intérêt du public canadien, a-t-il affirmé, d'utiliser cet avion dans un environnement qui ne lui convient pas, ni pour les demandeurs, ni pour de Havilland, étant donné que cette utilisation servirait également de "vitrine" à cet avion.

aircraft in unsuitable environments, he argued, was not in the interest of the Canadian public, the applicants, nor de Havilland (i.e., in terms of the 'showcase' argument).

On a soutenu, dans un sens général que le classement de la profitabilité des routes par le transporteur reflétait la relative adaptabilité du service ADAC aux diverses routes. Canavia a classé la rentabilité relative des trois routes en termes de revenus par rapport aux immobilisations dans l'ordre suivant: Toronto-Ottawa, Montréal-Toronto et Ottawa-Montréal. City Center s'est montré d'accord avec ce classement général alors que, selon le témoignage de Dash Air, plus la longueur de l'étape augmente et plus le revenu sur l'investissement diminue, ce qui ferait de la route Montréal-Toronto la moins profitable des trois.

It was argued, in a general sense, that the carrier's ranking of route profitability reflected the relative suitability or appropriateness of the STOL service on the various routes. Canavia had ranked the relative profitability of the three routes in terms of return on assets in the following order: Toronto-Ottawa, Montreal-Toronto and Ottawa- Montreal. City Center had agreed with this general ordering while it was the evidence of Dash-Air that as the stage length increases the return on investment decreases which would place Montreal-Toronto as the least profitable route.

Selon M. Glenn, ce classement indique également que les demandeurs utilisent une structure tarifaire d'avions à réaction (c'est-à-dire tarif d'avions classiques + 10%, 20% ou autre) alors qu'ils s'apprêtent à exploiter des avions à turbopropulseurs sans tenir compte du fait que les coûts caractéristiques des avions à réaction et des avions à turbopropulseurs sont substantiellement différents. Il est suggéré qu'il existe un point, à partir d'une certaine distance, où l'avion à réaction devient plus profitable à exploiter que l'avion à turbopropulseurs. Il a avancé que la profitabilité par avion employé devrait être la même pour diverses longueurs d'étape ou plus grande sur les routes long courrier; cependant, le contraire serait vrai dans le cadre de la structure tarifaire d'avions à réaction, qui suppose que, là où le risque est le plus grand à cause de la concurrence de services aériens classiques en termes d'horaires et de gains de temps, les revenus sur les investissements seraient les moindres. Il a dit ne pas comprendre pourquoi l'on n'étudiait pas davantage le rapport entre les tarifs et la structure des coûts afin de s'assurer que les bénéfices des investisseurs seraient mieux adaptés à la valeur des investissements faits et au niveau de risques.

According to Mr. Glenn this ordering also indicated that the applicants were using a jet fare structure (i.e., CTOL fare + 10%, 20% or whatever) on a turbo-prop operation notwithstanding the fact that the cost characteristics of jets and turbo-props are substantially different. There is a point at some distance, he suggested, where the jet becomes more profitable to operate than the turbo-prop. It was his contention that the profitability per asset employed should be the same at various lengths of haul or greater on the longer haul routes; however, the opposite holds true using the jet fare structure, which implies that where the risk is the greatest, because of the competition from conventional air services in terms of scheduling and time advantage, the return on assets would be the least. He failed to understand why more work was not undertaken on the fare versus cost structure to ensure that investors returns were more in line with the value of assets employed and the level of risk.

Lors d'une allusion à un document présenté au Conseil des sciences en mai 1979,[12] M. Glenn a passé en revue un certain nombre d'observations relatives à l'utilisation d'ADAC et à la question de la conservation de l'énergie dans le corridor. Les routes identifiées comme étant adaptées à des ADAC, dans le contexte de la conservation de l'énergie, étaient Toronto-Ottawa, Montréal-Québec, Toronto-Windsor et Québec-Ottawa. En ce qui concerne les routes Montréal-Toronto et Montréal-Ottawa, on a conclu que les appareils ADAC amèneraient un accroissement de la consommation d'énergie à cause du fort pourcentage de vols non locaux sur ces routes qu'il serait impossible d'éliminer. Ce qu'il faudrait faire sur ces routes, a-t-il ajouté, ce serait concentrer les mouvements de passagers dans des véhicules efficaces du point de vue de la consommation d'énergie et non pas les disséminer au moyen de matériel de type ADAC.[13]

Pour toutes ces raisons, M. Glenn et M. Henderson estimaient que les services ADAC ne sont pas appropriés et que les demandeurs ne pouvaient pas espérer atteindre le degré de pé-

In reference to a paper delivered to the Science Council in May 1979,[12] Mr. Glenn discussed a number of observations relating to the use of STOL and the issue of energy conservation in the corridor. Routes identified as practical candidates for STOL, in the context of energy conservation, were Toronto-Ottawa, Montreal-Quebec, Toronto-Windsor and Quebec-Ottawa. For the Montreal-Toronto and Montreal-Ottawa routes it was concluded that STOL would lead to an increase in energy requirements because of the high percentage of non-local flights on these routes which could not be eliminated. The requirements on these routes, it was argued, was to concentrate traffic onto energy efficient vehicles and not to fragment this traffic onto STOL-type equipment.[13]

For these various reasons, it was the opinion of Mr. Glenn and Mr. Henderson that the STOL services were neither appropriate nor could the applicants expect to achieve the estimated pene-

---

12 Document AC-10, C.H. Glenn, "Mode de transport aérien de passagers intercités", présentés à la réunion du Conseil des sciences de mai 1979.

13 Afin de contrecarrer ce raisonnement d'Air Canada, on présente les résultats des études de Transports Canada effectuées en 1978 et 1980. Ces études soutenaient que la question importante était: "Combien de carburant, plus ou moins, consommerait l'ADAC?" La consommation d'énergie, par itinéraire, y compris les quantités de carburant utilisé pour l'accès et le départ ainsi que les portions intercité des voyages, a été calculée autant pour l'ADAC que pour les modes qui serviraient si l'ADAC ne desservait pas la région. Ces études en arrivaient à la conclusion que l'ADAC entraînerait des économies d'énergie.

Sur la question des avantages et désavantages des divers modes face aux économies d'énergie, M. Glenn a indiqué que Transports Canada et Énergie, Mines et Ressources commanditaient une étude sur la question dans le corridor Windsor-Québec.

12 Exhibit AC-10, C.H. Glenn, "Intercity Passenger Transport-Air Mode", presented to a Science Council Meeting, May 1979.

13 In order to balance this argument of Air Canada, the position expressed in the two Transport Canada reports (1978 and 1980) is put forward. In these reports, it was argued that the relevant question was "how much fuel consumption, more or less, would be consumed with STOL?" The estimated fuel consumption, by route, including the total amounts of fuel required for both the access/egress and intercity portions of trips, was thus calculated for both STOL and for modes which would be used if STOL were not available. The results of this analysis suggested that the total fuel consumption could be reduced through the introduction of STOL.

In respect of the issue of modal mix and fuel savings, Mr. Glenn indicated that Transport Canada and Energy, Mines and Resources were sponsoring a study which would investigate the question of optimum fuel use in the Windsor to Quebec corridor.

nétration estimé dans le marché local sur les routes Montréal-Toronto et Montréal-Ottawa. Inversement, il a été convenu que les transports ADAC convenaient et pouvaient atteindre la pénétration attendue sur le marché Toronto-Ottawa.

3.2 L'autorisation d'exploiter un service linéaire pourrait-elle compromettre les chances d'instauration d'un service triangulaire?

City Center a émis l'opinion que la seule possibilité de succès pour le service global Montréal-Toronto-Ottawa était d'exploiter ces lignes dans le cadre d'un service global. La suppression du segment Toronto-Ottawa compromettrait l'équilibre du système. Dash Air a déclaré que le fait d'accorder une autorisation à Bradley entraînerait la suppression de la possibilité de desservir le triangle dans son intégralité. Aucun fait n'a été apporté à l'appui de ces opinions.

Canavia a pour sa part trouvé qu'il serait extraordinaire que le Comité accorde un permis sur la route Toronto- Ottawa et décide en même temps de ne pas accorder de permis pour la liaison Montréal-Capitale nationale et Capitale nationale-Ville Reine. Canavia estime que les études effectuées justifient pleinement la décision d'exploiter un service sur l'ensemble du triangle.

3.3 La satisfaction de la commodité et de la nécessité publiques "actuelles" serait-elle plus facilement atteinte grâce à un service linéaire?

Il a été déclaré, pour ce qui est de choisir entre un service linéaire ou un service complet sur l'ensemble du triangle, que le Comité devrait tenir compte du potentiel des diverses demandes pour ce qui est de satisfaire à la commodité et à la nécessité publiques présentes et futures.

Dans cet ordre d'idées, Nordair a émis l'opinion que les demandeurs devraient au moins démontrer qu'ils ont une chance raisonnable de satisfaire à la commodité et à la nécessité publiques présentes et futures. On a pu constater toutefois qu'aucun des demandeurs de permis ADAC n'avait reçu d'assurance que les certificats d'exploitation nécessaires seraient obtenus pour leur permettre d'exploiter un service de classe 2 à partir de l'aéroport de l'île de Toronto. Étant donné la position prise par la ville de

tration into the local market on the Montreal-Toronto and Montreal-Ottawa routes. Conversely, it was argued that STOL was appropriate and could achieve the expected market penetration on the Toronto-Ottawa route.

3.2 Does Authorization of the Linear Service Jeopardize the Prospect for a Triangular Service?

It was the submission of City Center that the only chance of success for the total service, Montreal-Toronto- Ottawa, was to operate it as a total service. Removal of the Toronto-Ottawa segment would place the balance of the system in jeopardy. It was argued by Dash-Air that the cost of authorizing Bradley was to lose the opportunity of servicing the triangle as a whole. No evidence was offered in support of these submissions

Canavia expressed the view that it would be extraordinary if the Committee were to decide to grant a licence connecting Toronto-Ottawa, and at the same time decide not to grant a licence connecting Montreal with the Capital and the Capital with the Queen City. It was Canavia's belief that the studies undertaken have fully justified a decision for the triangle as a whole.

3.3 Is the Requirement for 'Present' Public Convenience and Necessity More Easily Achieved through Authorization of a Linear Service?

In deciding between a requirement for a linear service or for service on the triangle as a whole, it was argued that the Committee should consider the potential of the various applications to fulfill the 'present' requirement of present and future public convenience and necessity

In this connection, Nordair submitted that the applicants should at least demonstrate a reasonable chance of fulfilling present and future public convenience and necessity. It was seen, however, that as a common feature of the STOL applicants none had received assurances that the necessary operating certificates would be available to allow operation of a Class 2 service out of Toronto Island Airport. Given the position of the City of Toronto, it was Nordair's opinion that there was no assurance that the

Toronto, Nordair estimait que rien ne permettait d'affirmer que le système d'atterrissage micro-ondes serait installé. En fait, tel que l'a souligné Air Canada, en ce qui concerne l'aéroport de l'île de Toronto, on se trouve aux prises avec un problème juridique potentiel grave. Il a été souligné que ce type de problèmes juridiques peut exiger beaucoup de temps et que sa résolution est toujours incertaine.

Air Atonabee a exprimé des sentiments similaires. Le transporteur a exprimé l'opinion que le fait que les services ADAC proposés puissent ou non débuter, selon l'objectif le plus rapproché commun aux demandeurs, c'est-à-dire janvier 1982, était au mieux incertain pour ce qui est du financement et des installations aéroportuaires. Il a été suggéré que, étant donné le manque d'engagement du ministère des Transports en ce qui concerne la fourniture des installations, ainsi que les problèmes relatifs (1) au terrain de stationnement Victoria et à l'Hydro Québec ainsi (2) qu'à l'aéroport de l'île de Toronto et à la ville de Toronto, la date optimale pourrait venir et être dépassée sans que des services ADAC soient implantés.

Bien que Bradley partage le problème de l'aéroport de l'île de Toronto avec les autres demandeurs, les services proposés par le transporteur ne reposent pas sur les développements du terrain de stationnement Victoria. À cet égard, M. Henderson a suggéré au Comité qu'il ne fallait pas s'attendre à ce que toutes les installations soient en place mais il a exprimé un doute quant au développement éventuel des installations de Montréal étant donné les problèmes posés par l'Hydro Québec. Il a indiqué que Bradley Air Services serait préparé à fournir des services immédiats une fois le problème commun de l'aéroport de l'île de Toronto réglé.

En ce qui concerne les services du terrain de stationnement Victoria, Canavia a rappelé au Comité que le transporteur avait demandé un permis pour raccorder Montréal, Ottawa et Toronto. La demande ne fait pas de distinction entre Dorval et le terrain de stationnement Victoria. Le service serait donc assuré, a-t-il indiqué, par Canavia à partir soit du terrain de stationnement Victoria soit de Dorval alors que le "service complet" pour lequel les deux autres transporteurs ont fait une demande ne serait assuré que si le terrain de stationnement Victoria était disponible.

microwave landing system would be installed. In fact, as pointed out by Air Canada, there was a serious legal cloud hanging over Toronto Island Airport. It was stressed that legal issues of that kind can involve a great deal of time and their resolution is always uncertain.

Air Atonabee expressed similar sentiments. Whether or not any of the proposed STOL services would be able to commence by their common and earliest target date of January 1982, was in this carrier's opinion, at best uncertain in terms of financing and airport facilities. It was suggested that given the lack of commitment by the Ministry of Transport regarding installation of facilities, and the problems surrounding (1) Victoria Carpark and Hydro Quebec, and (2) Toronto Island Airport and City of Toronto, the optimum date may come and pass without seeing the introduction of STOL air services.

Although Bradley shared the problem of Toronto Island Airport with the other applicants, the carrrier's proposed services did not rely on the development of Victoria Carpark. In this regard, Mr. Henderson suggested to the panel that it did not have to expect all facilities to be in place, but he questioned whether the Montreal facilities would ever be developed given the problems with Hydro Quebec. Once the common problem of Toronto Island Airport was resolved, he stated Bradley Air Services would be prepared to provide immediate service.

So far as services from Victoria Carpark were concerned, Canavia reminded the Committee that the carrier's amended application was for a license to link Montreal, Ottawa and Toronto. The application made no distinction between Dorval and Victoria Carpark. Thus, it was argued, the service would be provided by Canavia from either Victoria Carpark or Dorval while service would be operated by City Center and Dash-Air only if Victoria Carpark were available.

En contraste avec l'incertitude qui entoure les services ADAC pour ce qui est de satisfaire à la commodité et à la nécessité publiques "actuelles", il a été suggéré que le service proposé par Air Atonabee entre Ottawa et l'aéroport de l'île de Toronto pouvait être considéré comme quasi certain. M. Smellie a prétendu (1) qu'il existe actuellement une demande pour le type de services proposé par Air Atonabee entre Ottawa et l'aéroport de l'île de Toronto et que, de plus, (2) Air Atonabee, selon la nature du permis qu'il pourrait se voir accordé, se trouve en bonne position, en termes d'avions et d'installations aéroportuaires, pour assurer des services pratiquement immédiatement et donc répondre à la demande actuelle. Il a également indiqué (3) que la demande d'un permis de classe 3 est importante car elle n'entre pas en conflit avec la position de la ville de Toronto, et (4) qu'il n'était pas dans l'intérêt public de retarder l'instauration de services de navette de centre-ville entre Ottawa et l'aéroport de l'île de Toronto jusqu'à ce que toutes les incertitudes entourant les services ADAC aient été résolues.

In contrast to the uncertainty surrounding STOL services in meeting the 'present' requirement of public convenience and necessity, it was suggested that there was a great deal of certainty in the Class 3 service proposed by Air Atonabee between Ottawa and Toronto Island Airport. Mr. Smellie argued (1) that there is a present demand for the type of commuter service proposed by Air Atonabee between Ottawa and Toronto Island Airport, (2) that Air Atonabee, is in a position in terms of aircraft and airport facilities to provide services almost immediately and thus to respond to the present demand for service, (3) that the application for a Class 3 license is important because it does not conflict with the position of the City of Toronto and (4) that it is not in the public interest to withhold downtown commuter services between Ottawa and Toronto Island Airport until all the uncertainties surrounding STOL are resolved.

3.4 L'approche partielle est-elle plus réaliste et moins risquée étant donné les investissements en capitaux nécessaires de la part des demandeurs et de tiers partis?

On a prétendu que, dans le cadre de l'évaluation de la commodité et de la nécessité publiques, le Comité devrait tenir compte de l'importance des investissements en capitaux et des risques pris par les demandeurs et des tiers partis. On fera à ce sujet les observations suivantes:

1. les services ADAC sur l'ensemble du triangle nécessitent l'acquisition de huit avions comparés à trois pour le service ADAC partiel;

2. les services ADAC sur l'ensemble du triangle supposent des bénéfices d'approximativement $7 millions annuellement pour couvrir la dette encourue c'est-à-dire le transport de 100,000 passagers (chiffres de Bradley);

3. Bradley pourrait assurer le service linéaire sans avoir besoin de capital supplémentaire ou extérieur;

4. le service envisagé par Air Atonabee ne nécessiterait pas l'acquisition d'avions; et

3.4 Is the Linear Approach More Realistic and Less Risky Given the Capital Investments Required on the Part of the Applicants and Third Parties?

It was argued that as one aspect in the assessment of public convenience and necessity, the Committee should consider the size of the capital investments and risks involved on part of the applicants and on part of third parties. Observations relevant to this issue are as follows:

1. a STOL service on the triangle requires the acquisition of 8 aircraft compared to three for the linear STOL service);

2. a STOL service on the triangle requires that approximately $7 million must be generated annually to service the debt i.e., 100,000 passengers (Bradley's numbers);

3. the linear service can be provided by Bradley without the need for additional or outside equity capital;

4. the service as contemplated by Air Atonabee does not require the acquisition of any aircraft; and

5. un service ADAC sur l'ensemble du triangle nécessiterait le développement de l'aéroport de l'île de Toronto et du terrain de stationnement Victoria; un service ADAC linéaire nécessiterait le développement de l'aéroport de l'île de Toronto, et un service navette de la classe 3 ne nécessiterait aucun frais.

Chapitre quatre

Les services aériens classiques existants dans le triangle sont-ils suffisants?

Ce chapitre porte sur les témoignages d'Air Canada et de Nordair qui soutiennent que les services classiques existants suffisent à satisfaire à la demande de services aériens dans le triangle. Ces témoignages portent sur les questions du nombre de places et de la fréquence des vols, de la fiabilité des horaires indiqués, du confort et de la commodité des services classiques existants ainsi que de la manière dont cela affecte l'évaluation par le Comité de la commodité et de la nécessité publiques.

4.1 Nombre de places et fréquence des vols

Dans ses témoignages écrits concernant les demandes de Canavia, City Center et Dash-Air, Air Canada a indiqué que:

> Les besoins en ce qui concerne le transport de passagers entre Toronto, Montréal et Ottawa ainsi que les besoins limités en matière de transport de fret qui seraient assurés par le service proposé par les demandeurs sont déjà adéquatement satisfaits par Air Canada et les autres transporteurs aériens et de surface qui exploitent des lignes entre ces trois points.

Air Canada a indiqué qu'il incombait carrément aux demandeurs de démontrer si ses services continuent de répondre de façon commode aux besoins du public. Air Canada a également soutenu que les demandeurs n'ont pas fourni des preuves suffisantes pour permettre d'affirmer que les services conventionnels sur ce triangle ne sont pas satisfaisants. En fait, Air Canada a déclaré que les requérants avaient invoqué le succès du service Rapidair entre Toronto et Montréal, d'une part et Toronto et Ottawa, d'autre part, comme preuve de l'existence d'une demande pour ce service.

5. a STOL service on the triangle requires, at the upper end, development of Toronto Island Airport and Victoria Carpark; a linear STOL service requires development of Toronto Island Airport, and a Class 3 commuter service need not require any expenditures.

Chapter Four

Are existing conventional air services in the triangle adequate?

This chapter will deal with the evidence adduced by Air Canada and Nordair in support of the position that the demand for air services in the triangle is adequately met by the existing CTOL air services. The evidence will deal with the issues of capacity and frequency, on-time reliability, comfort and convenience of the existing CTOL services and how this impacts on the Committee's consideration of public convenience and necessity.

4.1 Capacity and Frequency

In its written interventions to the applications of Canavia, City Center and Dash-Air, Air Canada stated:

> The passenger traffic demands between the points Toronto, Montreal and Ottawa and the limited cargo demands that would be met by the proposed service of the Applicants are already being adequately met by Air Canada and the other air and surface carriers operating amongst the three points.

Air Canada submitted that the issue of whether or not its services satisfy and continue to satisfy public convenience and necessity was put squarely before the applicants. Air Canada also submitted that the applicants failed to introduce evidence to suggest that the CTOL services on the triangle are inadequate. In fact, Air Canada claimed it is the success of the Rapidair service between Toronto and Montreal and between Toronto and Ottawa which was referred to by the applicants as a major element in proving demand.

Air Canada a suggéré qu'une comparaison de ses horaires avec ceux proposés par les demandeurs indique qu'il n'y aurait pas véritablement d'augmentation de la fréquence des vols sur les segments Toronto-Montréal et Toronto-Ottawa par rapport à ce que le service Rapidair d'Air Canada offre actuellement. De la même façon, Air Canada s'est déclaré d'avis que l'exploitant ADAC ne se trouverait pas dans une meilleure position pour adapter la fréquence des vols à la demande. Air Canada a suggéré que sa position pourrait être étayée par une comparaison de la pièce AC-4 (qui identifie les problèmes d'heures de pointe auxquels on peut s'attendre sur le segment Toronto-Montréal) avec les horaires proposés des demandeurs d'une part et les horaires d'Air Canada de l'autre. Air Canada a soutenu que ses horaires qui font appel à des avions gros porteurs durant ces périodes de forte demande la placent en meilleure position que n'importe lequel des demandeurs pour essayer de résoudre ce problème. En bref, Air Canada prétend être en aussi bonne position, sinon en meilleure position, que tout future exploitant ADAC pour aborder les problèmes que pose la demande en période de pointe.

Lors d'un commentaire sur le niveau global de services aériens assurés par tous les transporteurs classiques dans le triangle, M. Glenn, d'Air Canada, a indiqué que:

> La fréquence de vol que nous assurons sur les deux parties principales du parcours, c'est-à-dire Toronto-Ottawa et Montréal-Toronto, de concert avec les autres transporteurs, m'apparaît suffisante. En fait, il me semble que nous offrons plus que ce qui est réellement nécessaire mais cela est ainsi au total parce que trois transporteurs aériens assurent des vols Montréal-Toronto et Toronto-Ottawa. En théorie... la façon la plus pratique de procéder serait d'avoir environ 18-20 vols plutôt que, je pense, les vingt-cinq ou vingt-huit existants.
>
> Si vous deviez... assurer la bonne marche d'un monopole des transports aériens au Canada et qu'on ne se trouve pas en présence de trois transporteurs différents, la fréquence des vols serait alors... inférieure à ce qu'elle est maintenant.[14]

14 Transcription, Vol. 7, page 1077.

Air Canada suggested that a comparison of its schedules with those proposed by the applicants indicates that there would not be essentially any increase in frequencies on the Toronto-Montreal and Toronto-Ottawa segments over that currently offered by Air Canada's Rapidair service. Similarly, it was Air Canada's submission that the STOL operator would not be in a position to better match frequencies to demand. Air Canada suggested that this position is supported by a comparison of Exhibit AC-4 (which identifies expected peaking problems on the Toronto-Montreal segment), with the applicants' proposed schedules on the one hand and with Air Canada's schedules on the other. It was Air Canada's contention that its schedule which allocates wide bodied aircraft to these peak demand periods places it in a better position than any of the applicants to attempt to deal with this problem. In short, Air Canada submitted that it is in as good a position, if not a better position than a future STOL operator, to handle peak period demands problems.

In commenting on the overall level of air service provided by all CTOL carriers in the triangle, Mr. Glenn of Air Canada stated:

> The frequency that we have on the two main legs, Toronto-Ottawa and Montreal-Toronto, along with the other carriers is quite adequate. As a matter of fact it is more than what is really needed, but it is what it is in total because we have three carriers on Montreal-Toronto and two on the other one. In theory ... the most practical way of doing that would be about 18 to 20 flights rather than I believe, there is something like 25 to 28.
>
> If you were to ... run an Aeroflot of Canada and not have three carriers, then the frequency ... would be below that.[14]

14 Transcript, Vol. 7, page 1077.

M. Glenn a également indiqué que les coefficients de remplissage d'Air Canada sur les parties des vols Toronto- Montréal, Toronto-Ottawa et Ottawa-Montréal étaient respectivement de 64.7%, 66.8% et 55.9% en 1979.

Nordair reprit la position d'Air Canada en indiquant que, pour ce qui est à la fois du nombre de places et de la fréquence des vols, il y a peu à redire aux services existants assurés sur les trois parties du triangle. En fait, cette compagnie estime également qu'il existe un excès de services aériens dans ce qui est devenu un marché très concurrentiel.

Les pièces N-5 et N-6 ainsi que le témoignage principal de M. Prinet ont indiqué que, sur un total de 58 vols aller simple existant maintenant, Nordair en exploite 8 seulement. De plus, M. Prinet a indiqué dans son témoignage que les vols d'Air Canada étaient surtout assurés au moyen d'avions gros porteurs (DC-8 longs, L-1011 et B-747). Les départs ont lieu chaque heure à l'heure juste et chaque demi-heure durant les périodes de pointe. Les documents N-10 et N-11 indiquent que sur 35 vols aller simple actuellement assurés par des avions classiques entre Ottawa et Montréal, Nordair n'exploite que 4 vols aller-retour et 8 vols aller simple.

En ce qui concerne le segment Toronto-Ottawa, Nordair a indiqué qu'elle hésitait à introduire un service sur cette route en partie à cause de l'augmentation de 25% du nombre de places par Air Canada durant l'été ou l'automne de 1979. Nordair estime que cela a entraîné un excès de places sur ce segment.

4.2 Ponctualité des vols

Air Canada a mis en doute la suggestion qu'un exploitant ADAC utilisant l'avion Dash-7 pourrait arriver à une plus grande ponctualité des vols que les transporteurs classiques existants qui se servent d'avions à réaction. À cet égard, Air Canada n'a pas mis en doute la régularité d'exploitation du Dash-7, qui sera sans aucun doute excellente. Toutefois, elle a soutenu que la régularité d'exploitation des appareils à réaction existants employés dans le triangle est également excellente et que rien ne permet d'affirmer que le Dash-7 pourrait arriver à faire mieux.

Mr. Glenn also testified that Air Canada's load factors on the Toronto-Montreal, Toronto-Ottawa and Ottawa- Montreal segments were 64.7%, 66.8% and 55.9% respectively in 1979.

Nordair concurred with Air Canada's position that in terms of both capacity and frequency there is very little wrong with the adequacy of the existing services provided on all three legs of the triangle. In fact, it too was of the opinion that there is an excess supply of air services in what has become a very competitive market.

Exhibits N-5 and N-6 and Mr. Prinet's evidence in chief indicated that out of a total of 58 one-way flights now operated in the market, Nordair operates only 8 one-way flights. Furthermore, Mr. Prinet testified that the Air Canada flights are primarily operated with large aircraft (stretched DC-8's, L-1011's and B-747's) and that the flights leave on the hour, every hour and on the half-hour during peak times. Exhibits N-10 and N-11 indicate that out of the thirty-five one-way flights currently operated with CTOL aircraft between Ottawa and Montreal, Nordair operates only 4 return or 8 one-way flights.

With respect to Toronto-Ottawa, Nordair stated that it is hesitant to introduce service on this route due, in part, to the 25 percent increase in capacity by Air Canada during the summer/fall of 1979. In Nordair's opinion this has resulted in excess capacity on this segment.

4.2 On-Time Reliability

Air Canada disputed the suggestion that a STOL operator utilizing Dash-7 aircraft would be able to achieve greater on-time reliability than the existing CTOL carriers who utilize jet aircraft. In doing so, Air Canada did not question the dispatch reliability of the Dash-7, which will undoubtedly be excellent. However, it submitted that the dispatch reliability of existing jet aircraft employed in the triangle is also excellent and that there is no evidence to suggest that the Dash-7 would achieve any greater reliability.

En fait, selon Air Canada, il y aurait certaines indications montrant que la ponctualité des vols d'un service ADAC pourrait en fait s'avérer moins fiable que celle des vols classiques actuels, sans que cela ait de rapport avec l'avion Dash-7, mais plutôt à cause du fait qu'un tel service serait exploité à partir d'un aéroport disposant uniquement de pistes à sens unique et avec un appareil dont les limites excèdent celles des avions classiques existants.

Donc, même si Air Canada n'a pas soutenu que les transporteurs classiques pourraient, grâce à leurs avions, arriver à une plus grande ponctualité des vols qu'un exploitant ADAC se servant de l'avion Dash-7, elle a prétendu que rien ne permet de suggérer que le Dash-7 arriverait à une plus grande ponctualité que les avions classiques existants.

4.3 Confort

Air Canada a soutenu que, même si le Dash-7 est un excellent appareil, il ne permettra pas aux exploitants ADAC d'assurer aux voyageurs un service plus confortable. Tout d'abord, la densité des sièges sur le Dash-7 sera plus forte que celle qui prévaut sur les avions à réaction classiques existants. De plus, le Dash-7 restera en l'air plus longtemps que ce ne serait le cas pour un appareil à réaction existant assurant le service dans le triangle.

4.4 Commodité

Air Canada a suggéré que le concept Rapidair, avec ses avions, ses heures de départ et ses carrousels réservés, qui a été introduit par Air Canada entre Toronto et Montréal en 1975, était destiné à rendre les voyages plus faciles et plus commodes pour les hommes d'affaires en raccourcissant la durée et en leur en donnant un peu plus pour leur argent.

4.5 Économie de temps

Air Canada a affirmé que la véritable question à laquelle il fallait répondre, pour ce qui est de déterminer si un service ADAC est nécessaire dans le triangle, est celle des économies de temps. Air Canada a affirmé que le fait de démontrer qu'un nouveau service peut permettre d'économiser quelques minutes par rapport à un service existant ne constitue pas en soit une preuve suffisante que ce service existant est inadéquat car on trouvera toujours quelque fa-

In fact, Air Canada suggested, that there may be some indications that the on-time reliability of a STOL service may in actual fact prove to be less reliable than the current CTOL operations, which may have nothing to do with the Dash-7 aircraft, but rather with the fact that service would be provided at an airport with one-way runways and with an aircraft whose limits exceed those of an existing conventional aircraft.

Therefore, while Air Canada did not suggest that the CTOL carriers would be able to produce greater on-time reliability with their aircraft than could a STOL operator using Dash-7 aircraft, it submitted that there is no evidence to suggest that the Dash-7 would achieve a higher on-time reliability than the existing CTOL aircraft.

4.3 Comfort

Air Canada suggested that while the Dash-7 is an excellent aircraft it will not permit the STOL operator to provide the travelling public with a more comfortable service. First, the seating density on the Dash-7 aircraft will be higher than that used on existing conventional jet aircraft. Second, the Dash-7 aircraft will be in the air for a greater period of time than would the existing jet aircraft used in providing service in the triangle.

4.4 Convenience

Air Canada suggested that the Rapidair concept, with its dedicated aircraft, departure times and carousels, which was first introduced into service between Toronto and Montreal in 1975, was an attempt to make it easier and more convenient for the business travellers by cutting travel times and by providing the traveller with a little more value for his/her money.

4.5 Time-Savings

It was Air Canada's position that the real question to be answered in determining if a STOL service in the triangle is required, is the issue of time-savings. Air Canada submitted that the demonstration that a new service can shave a few minutes off an existing service is in itself insufficient evidence to prove that an existing service is inadequate because there will always be a way of making improvements or minor time-savings. The real question to be

çon d'apporter des améliorations mineures à un service ou de le raccourcir de quelques minutes. Selon Air Canada, les demandeurs n'ont pas réussi à démontrer que le service qu'ils proposent entraînerait en fait une économie de temps significative.

4.6 Le test de la commodité et de la nécessité publiques

Air Canada a soutenu que, s'il existe déjà un service adéquat qui répond en fait aux besoins en matière de nécessité et de commodité publiques, on ne devrait pas accorder de permis à d'autres exploitants. Étant donné qu'Air Canada estime que les faits disponibles montrent qu'un service ADAC ne permettrait pas d'offrir aux voyageurs un meilleur service avec des économies de temps substantielles, elle est d'avis que les demandes de services aériens de classe 1 et de classe 2 sur le triangle au moyen d'avions Dash-7 devraient être refusées. L'opinion d'Air Canada est qu'il est clair que la commodité et la nécessité publiques présentes et à venir n'exigent pas les services ADAC proposés.

Chapitre cinq

La relation de concurrence entre les services aériens ADAC et classiques

Dans le cadre de son étude de la nature de la relation de concurrence prévalant entre les transporteurs classiques existants et les exploitants éventuels de services ADAC dans le triangle Montréal, Toronto, Ottawa, le Comité évaluera (1) les estimations des demandeurs quant au volume de passagers, (2) les témoignages d'Air Canada et de Nordair en ce qui concerne la mesure dans laquelle un service ADAC qui connaîtrait le succès aurait des conséquences pour leurs services existants et proposés et (3) quelles mesures, s'ils en envisagent, ces deux transporteurs prendraient pour contrer un détournement substantiel de passagers. Le Comité étudiera également le témoignage des demandeurs en ce qui concerne la nécessité d'une politique gouvernementale qui définirait l'environnement concurrentiel dans le cadre duquel les services ADAC seraient exploités ainsi que le témoignage des demandeurs pour ce qui est de la possibilité d'instaurer un nouveau service à la suite d'une réaction concurrentielle de la part des transporteurs classiques existants.

answered is whether or not there will be significant time-savings. It was Air Canada's submission that the applicants had failed to demonstrate that their proposed service would, in fact, result in significant time-savings.

4.6 The Test of Public Convenience and Necessity

It was Air Canada's contention that if there is already in existence an adequate air service which in fact meets the test of public convenience and necessity, then no other service should be licensed. Since it was Air Canada's opinion that the available evidence indicates that a STOL service would not be able to offer the travelling public a better service with significant time-savings, it submitted that the applications to provide Class 1 and Class 2 air service on the triangle with Dash-7 aircraft should be denied. In Air Canada's view, it is clear that present and future public convenience and necessity does not requie the proposed STOL services.

Chapter Five

The competitive relationship between STOL and CTOL air services

In considering the nature of the competitive relationship between the existing CTOL carriers and the would-be STOL operator(s) in the Montreal, Toronto and Ottawa triangle, the Committe will review (1) the applicants' traffic estimates, (2) the evidence of Air Canada and Nordair on the extent to which a successful STOL service would impact on their existing and proposed services, and (3) what action, if any, these two carriers would implement if faced with substantial traffic diversion. The Committee will also consider the applicants' evidence in respect of the requirement for a Government policy which would outline the competitive environment in which STOL services would be operated and the applicants' evidence in respect of the possibility of commencing a new service in the face of a competitive response from the existing CTOL carriers.

5.1 Les conséquences possibles de l'introduction d'un service ADAC pour l'exploitation des services classiques existants

Au tableau 1.5 (voir le chapitre 1) les demandeurs avaient estimé les volumes de passagers prévus en aller simple sur des avions ADAC en 1983. Pour récapituler brièvement, leurs chiffres prévoyaient pour le segment Montréal- Toronto, entre 160.2 et 205 milliers de passagers pour le segment Toronto-Ottawa et entre 45.5 et 109 milliers pour le segment Montréal-Ottawa. Fondées sur le nombre de passagers effectivement transportés dans le triangle en 1978, ces estimations de volume indiquent qu'un service ADAC détournerait une partie substantielle du marché local origine-destination maintenant desservi par les transporteurs classiques. Le tableau 1.6, qui présente la pénétration estimée des services ADAC dans le marché classique, indique que cette pénétration oscillerait entre 24.0 et 32.6 pour cent du marché Toronto-Montréal, entre 29.5 et 40.0 pour cent du marché Toronto-Ottawa et entre 29.8 et 48.0 pour cent du marché Montréal-Ottawa.

Il faut toutefois savoir qu'en plus du nombre de passagers transportés localement du point d'origine au point de destination, Air Canada transporte un nombre très important de passagers non locaux sur des vols exploités sur ces segments. Selon la pièce AC-1, le transport de passagers non locaux comptait pour 39.7 pour cent du total des passagers transportés par Air Canada sur le segment Toronto-Montréal, 44.3 pour cent sur le segment Toronto- Ottawa et 88.6 pour cent sur le segment Ottawa-Montréal.

On peut en déduire, a-t-on expliqué, que même si un service ADAC pouvait se tailler une part substantielle dans le marché des passagers d'origine-destination locale transportés par Air Canada, les conséquences en matière du nombre total de passagers transportés par Air Canada dans le triangle seraient quelque peu moindres puisqu'en 1978, les passagers d'origine-destination locale comptaient pour seulement 51 pour cent du total des passagers transportés par Air Canada dans le triangle.

5.1 Possible Effects of a STOL Service on Existing CTOL Operations

Table 1.5, (see Chapter One), identifies the applicants' projected one-way STOL passenger volumes for 1983. To recap briefly, the applicants' estimates vary between 248 and 309.3 thousand one-way passenger trips for the Montreal-Toronto segment, between 160.2 and 205 thousand one-way passenger trips on the Toronto-Ottawa segement and between 45.5 and 109 thousand one-way passenger trips on the Montreal-Ottawa segment. Based on 1978 actual origin-destination passenger trips in the triangle, these estimates indicate that a STOL service would divert a substantial portion of the local origin-destination market now served by the CTOL carriers. Table 1.6, which presents the estimated penetration of STOL into this CTOL market, indicates that this penetration would range between 24.0 and 32.6 percent for the Toronto-Montreal market, between 29.5 and 40.0 percent for the Toronto-Ottawa market and between 29.8 and 48.0 percent for the Montreal-Ottawa market.

It should be recognized, however, that in addition to the local origin-destination traffic, Air Canada carries a considerable amount of non-local traffic on flights operated on these segments. According to Exhibit AC-1, non- local traffic accounted for 39.7 percent of the total passengers carried by Air Canada on the Toronto-Montreal segment, 44.3 percent on the Toronto-Ottawa segment and 88.6 percent on the Ottawa-Montreal segment.

The indication, it was explained, is that while a STOL service could make substantial inroads into Air Canada's local origin-destination passenger market, the impact on Air Canada's total passenger operation in the triangle would be somewhat less since in 1978 the local origin-destination passengers accounted for only 51 percent of the passengers carried by Air Canada in the triangle.

5.2 La position d'Air Canada sur la manière dont les services ADAC influeront sur ses opérations

M. Glenn a exprimé l'opinion que même si un service ADAC arrivait au niveau de pénétration estimé par les demandeurs pour le segment Toronto-Ottawa, il ne croyait pas que les taux estimés de pénétration pour le segment Toronto-Montréal et Ottawa-Montréal étaient réalistes.

Quel que soit le niveau définitif de pénétration des services ADAC sur le marché classique, et en particulier sur la part du marché détenu par Air Canada, le témoignage indiquait que sa position sur le marché ne serait pas compromise puisque, selon M. Glenn: "... il est possible d'encaisser n'importe quoi. Les pertes devront peut-être être compensées par des modifications de tarif ailleurs ou des diminutions dans d'autres parties du système. L'industrie est plutôt souple." Toutefois, même si le témoignage d'Air Canada indique que cette compagnie pourrait supporter un certain détournement de passagers à l'intérieur du triangle, ceci ne suggère pas qu'il lui serait possible de le faire sans modifier de façon substantielle ses plans à long terme.

La position d'Air Canada est que (1) étant donné l'incertitude qui entoure la disponibilité de l'aéroport de Toronto et (2) la difficulté de savoir si oui ou non les installations nécessaires à un service ADAC seront jamais construites sur l'aéroport de l'île de Toronto et le terrain de stationnement Victoria, il est impossible de déterminer si et quand un service ADAC sera introduit, même si un permis est attribué à un des demandeurs. Air Canada a déclaré que dans de telles circonstances, la seule chose que les transporteurs classiques sauraient avec certitude est que si un service ADAC est introduit dans le triangle à une date ultérieure et si les projections des demandeurs en matière de clientèle se matérialisent, Air Canada pourrait s'attendre à perdre un pourcentage substantiel des passagers qu'elle transporte. Le fond de cet argument est que, étant donné les importants délais de livraison des nouveaux et coûteux

5.2 Air Canada's Position in Respect of the Impact of STOL on Its Operations

It was Mr. Glenn's opinion that while a STOL service would likely achieve the estimated penetration levels as estimated by the applicants for the Toronto-Ottawa segment, he did not believe that the estimated penetration rates for the Toronto-Montreal and Ottawa-Montreal segments were realistic.

Regardless of the final level of penetration of any STOL service into the CTOL market, and in particular into Air Canada's share of the market, Air Canada's evidence indicated that its position in the triangle would not be imperiled by such diversion, for in the words of Mr. Glenn, "...anything can be stomached. Maybe the loss has to be made up by fare changes elsewhere or other things in the system. The system is fairly flexible." However, while Air Canada's evidence indicated that it might be able to withstand a certain amount of traffic diversion from its services within the triangle, this did not suggest it could do so without substantial adjustment to its long term plans.

It is Air Canada's position that (1) given the uncertainty surrounding the availability of Toronto Island Airport, and (2) the uncertainty over whether or not the facilities required by a STOL service will ever be constructed at Toronto Island Airport and Victoria Carpark, it is impossible to determine if and when a STOL service will ever be introduced, even if a licence is issued to one of the applicants. Air Canada submitted that under these circumstances all the CTOL carriers would know for sure is that if a STOL service is introduced on the triangle at some point in the future and if the applicants' traffic projections materialize, Air Canada could expect to lose a substantial percentage of its passenger traffic. The bottom line to this argument is that given the serious issues at stake, the reduction of future fleet planning by the CTOL carriers to "guessing in the dark" would be an indeterminate situation which would not be in

avions ainsi que les problèmes importants en jeu, la réduction de toute future planification de leur flotte par les transporteurs classiques à un exercice de "devinette dans le noir" entraînerait une situation d'indécision qui ne serait pas au mieux des intérêts des transporteurs et du public.

5.3 La position de Nordair sur la façon dont les services ADAC affecteront ses opérations

Nordair a indiqué que si l'on attribue un permis à un service ADAC dans le triangle et si le détournement estimé d'un tiers des passagers d'origine locale sur le segment Toronto-Montréal se matérialise (approximativement 300,000 passagers par an) et également si Nordair perd un tiers des passagers qu'elle transporte sur ce segment, qui se maintient simplement maintenant au seuil de rentabilité, son service entre Toronto et Montréal cesserait d'être profitable. Nordair a précisé de plus que non seulement elle devrait remettre en question ses vols dans ce segment mais que, puisque ce segment est une partie intégrante de son réseau du sud de l'Ontario et de son réseau de l'ouest entre Toronto et Winnipeg, qui fonctionnent eux aussi simplement au seuil de rentabilité, ses services à taux unitaire sur son réseau sud et ouest pourraient être compromis.

Les représentants de Nordair ont aussi déclaré que, même s'ils envisagent des services dans le marché Ottawa- Toronto, ils hésitent à le faire. Il a été expliqué que, puisqu'il existe actuellement une situation d'excès de services dans ce marché, il est difficile d'y pénétrer. Au cas où il serait décidé d'accorder un permis à un transporteur supplémentaire sur cette route, Nordair a précisé qu'elle n'introduirait vraisemblablement pas de service entre Toronto et Ottawa.

De la même façon, Nordair a soutenu que les coefficients de remplissage moyens du service qu'elle assure entre Montréal et Ottawa sont très bas et que toute attribution de permis de services supplémentaires sur ce segment affecterait sa capacité à y assurer un service.

Nordair a donc estimé que, en vertu de ces faits, le Comité doit décider s'il est plutôt dans l'intérêt public d'accorder un permis pour un service spécifiquement conçu pour satisfaire aux besoins d'une petite partie du marché, pour une

the best interest of the carrier(s) and public alike.

5.3 Nordair's Position in Respect of the Impact of STOL on its Operations

Nordair submitted that if a STOL service is licensed on the triangle and if the estimated one-third diversion of local traffic on the Toronto-Montreal segment materializes (approximately 300,000 passengers per year) and if Nordair loses a third of the traffic which it carries on this segment, which is now in a break-even position, its operations between Toronto and Montreal would become unprofitable. Nordair further submitted that not only would its continued operation on this segment be in question, but since this segment is an integral part of its southern network in Ontario and its western network between Toronto and Winnipeg, which is also operating at a break-even point, its unit toll operations on its southern and western network would be endangered.

Nordair also stated that while it is contemplating introducing service on the Ottawa-Toronto market, it is hesitant to do so. It was explained that because there is a situation of service oversupply in this market, it is a difficult market to penetrate. In the event any additional capacity is licensed on the route, Nordair stated that it would most likely decide not to introduce service between Toronto and Ottawa.

It was also Nordairs's position that since the average load factors on its Montreal-Ottawa service are very low the licensing of additional capacity on this segment would affect its ability to provide service in this market.

Nordair therefore, submitted that faced with this evidence the Committee must decide whether the public interest is better served by granting an application to provide a service which is specifically tailored to the needs of one small

population qui est déjà bien desservie par les transporteurs et les services existants, ou s'il est préférable de garantir la qualité et la viabilité financière de services régionaux conçus pour desservir le public en général.

5.3.1 La perméabilité de Nordair au détournement de passagers

Le témoignage de Nordair indique que la majeure partie des services maintenant assurés par Nordair entre Toronto et Montréal et entre Ottawa et Montréal fait l'objet d'une réduction de tarif. La pièce N-8 indique que seulement 21 pour cent des passagers transportés par Nordair entre Montréal et Toronto paient le tarif économique normal alors que le reste voyagent grâce à des tarifs réduits et en particulier profitent du tarif aller-retour dans la même journée de $69 grâce auquel voyagent approximativement 50% des passagers de Nordair sur ce segment.

Il a été expliqué que le revenu moyen de Nordair dans ce marché approche les $40 par aller simple, ce qui représente une réduction du revenu moyen de 35 pour cent par rapport au tarif économique normal.

Les représentants de Nordair ont également témoigné que la compagnie a des coefficients de remplissage bas sur ses vols entre Ottawa et Montréal, les passagers locaux représentant généralement moins de 20 pour cent. Toutefois, ces vols ne représentent qu'une étape pour un nombre substantiel de passagers, ce qui porte le coefficient de remplissage global sur ce segment à approximativement 40 pour cent.

S'efforçant d'augmenter ses coefficients de remplissage entre Ottawa et Montréal, Nordair a introduit un tarif "aller-retour dans la même journée" similaire à celui introduit pour le marché Toronto-Montréal ainsi qu'un tarif "super-économique de mi-journée". Nordair a indiqué qu'après avoir offert ces tarifs pendant un certain temps, elle a pu constater qu'aucun d'eux n'affectait réellement ses coefficients de remplissage sur ce segment. Le tarif "aller- retour dans la même journée" a donc été supprimé et l'on envisage de supprimer également le tarif "super-économique de mi-journée".

segment of the market, a part of the population that is already being well served by existing carriers and existing services or whether the public interest is better served by ensuring the continued health and financial viability of regional services designed to serve the public generally.

5.3.1 The Susceptibility of Nordair's Traffic to Diversion

Nordair's evidence indicated that the majority of the traffic which it now carries between Toronto and Montreal and between Ottawa and Montreal is traffic travelling on a discount fare. Exhibit N-8 entitled "Breakdown of Usage of Nordair Fare" indicates that only about 21 percent of Nordair's traffic on the Montreal-Toronto segment travelled on the regular economy fare with the remainder travelling on discount fares and in particular the $69 "same day return fare" which accounted for approximately 50 percent of Nordair's passengers on this segment.

It was explained that the average yield for Nordair in this market is close to $40 one-way which represents an average revenue dilution of 35 percent from the regular economy fare.

Nordair also testified that it is experiencing low load factors on its flights between Ottawa and Montreal with the local traffic usually amounting to less than 20 percent. However, there is substantial through traffic on these flights which raises the overall load factors on this segment to approximately 40 percent.

In an attempt to boost its low load factors on this segment, Nordair introduced a "same day round trip" fare similar to the one introduced in the Toronto-Montreal market and a "mid-day super saver fare". After offering these fares for a period of time Nordair stated that it found that neither was having any impact on its load factors on this segment. Consequently, it discontinued the "same day round trip fare" and is considering the removal of the "mid-day super saver fare".

Il a été suggéré lors d'un contre-examen que ce témoignage indique que le type de passager voyageant entre Toronto et Montréal et Ottawa et Montréal dont s'occupe Nordair profite principalement des rabais et que les passagers qui ne sont pas d'origine locale ne devraient pas être détournés de ce service au profit d'un service ADAC.

5.4 La possibilité d'une réaction concurrentielle de la part d'Air Canada

Selon Air Canada, pour pleinement se rendre compte de la nature d'une réaction concurrentielle de sa part au détournement réel ou potentiel d'une partie de sa part du marché par un autre transporteur dans le triangle, il faut connaître les caractéristiques des voyageurs qu'elle transporte dans ce marché.

Il a été expliqué que, même si les services aériens existants d'Air Canada sont employés de façon importante par des passagers d'origine ou de destination locale, ils sont également très fréquentés par des passagers non locaux. Donc, même si les segments Montréal-Toronto, Toronto-Ottawa et Ottawa-Montréal ne sont pas nécessairement attirants d'un point de vue financier, ils sont considérés par Air Canada comme des articulations fondamentales de son système de transport puisque, grâce à eux, les passagers peuvent passer d'une partie du système à une autre. On retiendra certains exemples de circulation non locale qui comptait pour une moyenne de 49 pour cent des passagers transportés par Air Canada sur les trois segments:

i) les passagers qui voyagent entre des points du triangle et d'autres points du Canada où la demande ne justifie pas un service direct;

ii) les passagers qui ont à voyager sur une partie du triangle afin de se rendre jusqu'à un des points de départ pour les États-Unis.

Air Canada a déclaré que, pour ce qui est de desservir ce marché, elle se trouve confrontée à un problème. Le profil de demande en ce qui concerne la circulation non locale sur le segment n'est pas le même que celui de la circulation locale. Étant donné ces profils de demande différents, Air Canada doit maintenir des vols fré-

It was suggested in cross-examination that this evidence indicates that the type of traffic which Nordair is currently carrying on its Toronto-Montreal and Ottawa-Montreal services is primarily discount and non-local passengers who are not likely to be diverted to a STOL service.

5.4 The Prospect of a Competitive Response from Air Canada

Air Canada argued that in order to understand and appreciate the nature of any competitive response which it might initiate when faced with the diversion or the potential diversion of a portion of its passenger traffic to another carrier in the triangle, it is necessary to understand the characteristics of the passenger traffic which it carries in this market.

It was explained that while Air Canada's existing air services in the triangle are extensively used by local origin- destination passengers, they are also extensively used by non-local passenger traffic. Therefore, while the Toronto-Montreal, Ottawa-Toronto and Ottawa-Montreal segments may not be financially attractive, Air Canada considers these segments as being the cornerstones to its route system since its operations on these segments contribute to the profitability of its other services by providing a mechanism whereby passengers are able to move from one part of its route system to another. Some examples of such non-local traffic, which accounted for a weighted average of 49 percent of Air Canada's passenger traffic on the three segments in question were:

i) Passengers travelling between points in the triangle and other points in Canada where the demand does not justify direct service.

ii) Passengers that have to travel on the triangle in order to get to the gateway points for the United States.

Air Canada stated that the problem it faces in serving this market is that the demand for the non-local traffic does not have the same demand profile as the local traffic on the segment. Because of these different demand profiles it has to maintain frequencies throughout the day, rather than operate larger airplanes during the

quents pendant toute la journée plutôt que d'avoir recours à de plus gros porteurs pendant les périodes de pointe, ce qui serait le cas si l'on ne se préoccupait que de desservir la demande locale.

Air Canada a donc indiqué avec précision que, si elle devait subir la concurrence d'un autre transporteur, classique ou ADAC, elle s'efforcerait de conserver la fréquence de ses vols sur le triangle. Si cette réaction devait s'avérer insuffisante pour endiguer le détournement des passagers, Air Canada chercherait alors toujours à préserver la fréquence de ses vols mais aurait recours à de plus petits porteurs. Les représentants d'Air Canada ont déclaré qu'on ne prendrait cette décision qu'avec réticence puisque les plus petits porteurs disponibles sont plus bruyants et moins efficaces d'un point de vue de consommation énergétique que les Boeing 767 qui doivent constituer l'ossature des services Rapidair à partir de 1985.

Lors d'un commentaire sur la possibilité de modification de ses horaires, Air Canada a déclaré que "Quelles que soient les mesures prises, comme par exemple les changements d'horaire, cela ne serait fait qu'après coup, une fois que nous saurions avec certitude que nous avons perdu ces passagers."

Pour ce qui est de déterminer comment le service ADAC affecterait les opérations d'Air Canada et comment cette compagnie réagirait à cette concurrence, M. Casgrain a demandé à M. Glenn de concilier les différences apparentes entre deux affirmations faites par Air Canada et lui-même. La première affirmation est un extrait d'un témoignage d'Air Canada en ce qui concerne Canavia.

> L'introduction, telle que proposée par Canavia, de services ADAC réduirait grandement les services Rapidair... Les conséquences en seraient profondément ressenties par le public et par tous les autres transporteurs qui desservent les aéroports classiques de Toronto, Montréal et Ottawa.

La deuxième est tirée d'un discours fait en 1979 par M. Glenn devant le Conseil des sciences du Canada.

> Sur une route telle que Ottawa-Montréal-London-Toronto, environ 64% des voyageurs transportés ne sont pas d'origine lo-

peak periods which is what would be required if it was just serving the local demand.

Therefore, Air Canada was quite specific in its position that if faced with competition from any carrier, either STOL or CTOL, it would attempt to maintain frequencies on the triangle. If this competitive response is insufficient to stem the outflow of traffic it would still attempt to maintain its frequencies but would move to smaller aircraft. Air Canada stated it would do so reluctantly since the smaller available aircraft would be less energy efficient and noisier than the Boeing 767's which are to be introduced into the Rapidair services in 1985.

In commenting on the possibility of altering its schedules, Air Canada stated "Whatever action we take, such as a scheduling change would only be done after the fact once we know for sure that we have lost those passengers".

In dealing with the issue of how STOL would affect Air Canada's operations, and how Air Canada would respond to this competition, Mr. Glenn was asked by Mr. Casgrain to reconcile the apparent differences in the following two statements made by Air Canada and himself. The first is taken from Air Canada's intervention to Canavia.

> The effect of the proposed STOL service of Canavia would be to greatly reduce the Rapidair services...The consequences would be greatly felt by the public and by all of the other carriers serving Toronto, Montreal and Ottawa at the CTOL airports.

The second is taken from Mr. Glenn's May, 1979 address to the Science Council of Canada.

> A route such as Ottawa/Montreal/London/Toronto has about 64% of the traffic on the route as non-local and Toronto/

cale, et pour ce qui est de Toronto-Ottawa, une des parties les plus fréquentées du parcours, 53% des voyageurs ne sont pas d'origine d'origine locale... Cette proportion de voyageurs qui ne sont pas d'origine locale indique donc qu'à l'avenir, les opérations de transport aérien substantiel seront nécessaires même si l'on suppose que tous les passagers d'origine locale se reporteront sur un autre mode de transport ou sur les avions ADAC.

Ottawa, one of the heavily travelled legs, has 35%...The non-local element indicates therefore that a substantial air operation will be necessary in the future even if you were to assume that all local traffic were to be moved to some other mode or to STOL.

M. Glenn a concilié cette contradiction apparente en disant que les conséquences auxquelles on avait fait allusion dans le témoignage d'Air Canada comprennent les questions de conservation de l'énergie et de préoccupations environnementales relatives au maintien par Air Canada de la fréquence de ses vols au moyen d'avions plus petits. Il a indiqué par contre que, en s'addressant au Conseil des sciences, il avait fait allusion à l'ensemble du service classique pour le marché en question et non pas simplement aux vols d'Air Canada.

Mr. Glenn reconciled the apparent contradiction between the two statements by saying that the consequences referred to in the interventions include the issues of energy conservation and environmental concerns related to Air Canada maintaining frequency with smaller gauge aircraft while his statement to the Science Council, referred to the total CTOL service in the market in question and did not refer solely to Air Canada traffic.

Malgré l'inflexibilité apparente d'Air Canada lors de l'audience en ce qui a trait à la réaction qu'elle aurait à toute concurrence d'un nouveau service ADAC, cette position a été quelque peu tempérée par la réponse de M. Glenn à une question qui lui avait été posée par M. Major lorsqu'il a déclaré: "Il me semble logique de penser, étant donné la politique d'Air Canada dans le passé, que même si vous ne voulez pas que nous obtenions de permis, une fois celui-ci accordé, vous aimeriez que nous réussissions."

Despite the apparent hard line adopted by Air Canada at the hearing with respect to the response it would bring forward to competition from any new STOL service, this position was tempered somewhat by Mr. Glenn's reply to a question put to him by Mr. Major who asked, "I think consistent with Air Canada policy in the past, you may not want to see us get a license, but given the license you would like to see us succeed".

À ceci, M. Glenn a répliqué "Nous sommes tous dans les mêmes affaires, nous n'aimons pas voir quelqu'un faire faillite et particulièrement dans ce cas. Vous utilisez le Dash-7, vous êtes donc en évidence. Vous êtes une sorte de vitrine... pour le reste du monde".

To this Mr. Glenn replied, "We are all in the same business. We don't like to see anybody go down the tube and particularly in this case. It is the Dash-7 airplane that you people will be flying. You are on the stand. You are the showcase for...the rest of the world".

5.5 La possibilité d'une réaction concurrentielle de la part de Nordair

5.5 The Prospect of a Competitive Response from Nordair

Selon Nordair, sa capacité à réagir à toute concurrence de la part d'un autre transporteur aérien qui assurerait des services sur le triangle est pour l'instant limitée par les restrictions imposées à ses permis qui ou bien lui interdisent une rotation suffisante des vols entre les points Toronto-Ottawa-Montréal ou, comme c'est le cas pour le permis CTA 1852/69(S), restreignent

Nordair contended that its ability to respond to any competition from any air carrier providing service in the triangle is at present limited due to the restrictions on its licences which either prohibit turnaround flights between the points Toronto-Ottawa-Montreal or, as in the case of Licence No. A.T.C. 1852/69(S), which restricts Nordair to three (3) return flights per

Nordair à trois (3) vols aller-retour par jour entre Toronto et Montréal d'une part et Ottawa et Toronto de l'autre.

Lors de son témoignage, M. Prinet a indiqué que Nordair présenterait prochainement au Comité des demandes de suppression des restrictions à ses trois permis pour le sud. M. Prinet a précisé que, puisque Nordair assure maintenant ses services aériens au moyen d'avions à réaction classiques, la demande de suppression des restrictions se fonderait sur la nécessité d'augmenter la souplesse de ses services classiques. Si le Comité accepte ces demandes sans y ajouter de restrictions, Nordair pourrait introduire un service ADAC sur le triangle une fois les installations nécessaires mises en place.

5.6 Les points de vue des demandeurs sur l'éventualité d'une réaction concurrentielle de la part des transporteurs classiques existants

Lors d'un contre-examen mené par M. Irving, M. Gilmore de Canavia a déclaré que Canavia a envisagé toute une gamme de réactions concurrentielles possibles de la part d'Air Canada et que le transporteur estimait que toute réaction concurrentielle d'Air Canada en réponse à un détournement de sa part du marché par un service ADAC dépendrait dans une large mesure de l'analyse faite par Air Canada de ses opérations dans le triangle. Canavia a continué en précisant que si l'analyse d'Air Canada indiquait que cette compagnie ne perd pas d'argent dans le triangle en transportant ces passagers, Air Canada réagirait alors probablement de manière concurrentielle. L'opinion de M. Gilmore est que l'efficacité d'un réaction concurrentielle serait fondée principalement sur l'introduction par Air Canada d'un nombre de places supplémentaires en période de pointe. M. Gilmore a estimé que, si Air Canada décidait d'exploiter quatre Boeing 747 entre 7h et 9h du matin entre Toronto et Montréal, Canavia se trouverait rapidement dans une situation difficile. Toutefois, selon M. Gilmore, une telle réaction ne se justifierait pas et ne serait pas non plus au mieux des intérêts d'Air Canada.

City Center Airways a exprimé sa préoccupation quant à la possibilité de démarrer un service sans pouvoir s'appuyer sur un énoncé de politique semblable à la politique sur les transporteurs aériens régionaux qui indiquerait la position du gouvernement en ce qui a trait au

day between Toronto-Montreal and Ottawa-Toronto.

In his evidence Mr. Prinet stated that Nordair will very shortly file applications with the Committee for removal of the conditions on its three southern licences. Mr. Prinet testified that since Nordair is now providing air service with conventional jet aircraft the application for removal of the restrictions would be based on a requirement for added flexibility in its CTOL services. It was Mr. Prinet's opinion that if the Committee grants such applications without restrictions, Nordair would be able to introduce STOL service on the triangle once facilities are in place.

5.6 The Applicants' Views on the Prospect of a Competitive Response from the Existing CTOL Carriers

Under cross-examination by Mr. Irving, Mr Gilmore of Canavia, stated that Canavia has considered a range of possible competitive responses from Air Canada and that the carrier was of the opinion any competitive response initiated by Air Canada in response to any diversion of its traffic to a STOL service would depend to a great deal on Air Canada's analysis of its operations in the triangle. Canavia further submitted that if Air Canada's analysis indicated that it was not losing money on the triangle by carrying these passengers then presumably it would respond in a competitive manner. It was also Mr. Gilmore's opinion that the effectiveness of such a reaction would be primarily related to the introduction by Air Canada of additional peak period capacity. Mr. Gilmore stated that if Air Canada decided to introduce four Boeing 747's on the Toronto-Montreal segment between 7 and 9 o'clock in the morning, Canavia would quickly find itself in trouble. However, it was also Mr. Gilmore's view that such a response would not be justified and would not be in Air Canada's best interest.

City Center Airways expressed concern about the possibility of commencing service without a policy statement similar to the Regional Air Carrier Policy which would outline the Government's position on the type of carrier which should be providing a STOL service and

type de transporteur qui devrait assurer un service ADAC et préciserait l'environnement concurrentiel dans le cadre duquel un transporteur ADAC pourrait exploiter ses services par rapport au transporteur classique. City Center Airways a également déclaré que même si elle est prête à commencer à assurer des services en l'absence d'une telle politique, elle se préoccuperait d'essayer de déterminer le plus rapidement possible quelle serait la politique du gouvernement à ce sujet.

En réponse à l'examen contradictoire mené par M. Irving, M. Danson a indiqué que Dash-Air avait supposé qu'Air Canada serait dans une position concurrentielle et s'efforcerait d'améliorer son service une fois aux prises avec la concurrence d'un service ADAC. Mais, quelle que soit cette réaction concurrentielle, Dash-Air estime pouvoir néanmoins être capable d'assurer un service attrayant pour une certaine partie du marché. Toutefois, pour prendre en ligne de compte les conséquences de toute réaction concurrentielle de la part d'Air Canada, Dash-Air a diminué de moitié le pourcentage du marché que cette compagnie estime pouvoir détourner d'Air Canada.

Dans son dernier argument, M. Major a attiré l'attention du Comité sur le succès qu'a connu Pacific Western lorsqu'elle a instauré son service DC-4 entre l'aéroport municipal d'Edmonton et l'aéroport de Calgary, service qui entrait en concurrence avec les Viscount d'Air Canada, plus récents, plus rapides et plus modernes, exploités entre l'aéroport d'Edmonton et celui de Calgary. Il a précisé qu'en dix-huit mois, Air Canada a progressivement réduit la fréquence de ses vols et a laissé, pour l'essentiel, le marché à Pacific Western. M. Major pense que l'expérience Calgary-Edmonton a permis de constater la commodité réelle correspondant à la possibilité d'atterrir sur un aéroport situé près du centre-ville, ce qui a entraîné le succès du transporteur qui exploitait le marché du centre-ville. Il estime donc qu'une situation similaire existerait dans le triangle si on y introduisait un service ADAC.

Chapitre six

L'argument de prématurité

Ce chapitre porte sur les témoignages à la fois des intervenants et des demandeurs à propos

the competitive environment in which a STOL carrier would operate vis-à-vis the CTOL carriers. City Center Airways also stated that while it would be prepared to commence operations in the absence of such a policy, it would endeavour with all haste to attempt to determine what the Government's policy would be on this issue.

In response to cross-examination by Mr. Irving, Mr. Danson of Dash-Air stated that the carrier had assumed Air Canada would be competitive and that Air Canada would attempt to improve its service when faced with competition from a STOL service. Notwithstanding this expected competitive response, it was Dash-Air's contention that it would be able to provide a service which would appeal to a certain percentage of the market. However, in order to account for the impact of any competitive response from Air Canada, Dash-Air stated that it had reduced by half the percentage of the market which it estimated would be diverted from Air Canada.

In final argument Mr. Major drew the Committee's attention to the success Pacific Western enjoyed when it implemented its DC-4 service between Edmonton Municipal Airport and Calgary which was in competition with Air Canada's newer, faster and more modern Viscount aircraft which operated between Edmonton International and Calgary. He stated that within eighteen months Air Canada had cut-back its frequencies and essentially left the market to Pacific Western. It was Mr. Major's submission that in the Calgary-Edmonton experience there was a perceived and a realized convenience in landing at a downtown airport which led to the success of the carrier operating into the downtown market. It was also his submission that a similar situation would exist if a STOL service is introduced in the triangle.

Chapter Six

The prematurity argument

This chapter will deal with the evidence adduced by both the intervenors and the appli-

de la question de savoir si les demandes de services ADAC entre les points Toronto, Montréal et Ottawa sont prématurées pour l'instant.

6.1 La position d'Air Canada

Air Canada a estimé que les demandes de permis pour un service ADAC entre Toronto, Montréal et Ottawa sont prématurées puisque des décisions de politique fondamentales sont nécessaires afin de dissiper l'incertitude qui entoure l'utilisation de l'aéroport de l'île de Toronto et du terrain de stationnement Victoria en tant qu'aéroports ADAC et afin de définir l'environnement concurrentiel dans le cadre duquel un service ADAC serait exploité par rapport aux systèmes de transport aérien et de surface existants dans le triangle.

Air Canada a estimé que le témoignage de Transports Canada indiquait qu'il n'existe aucun engagement gouvernemental relatif à la construction des installations nécessaires. De plus, Air Canada a déclaré que le témoignage suggère que Transports Canada n'est même pas en position, pour l'instant, de prendre une décision raisonnée à ce sujet. Air Canada a affirmé que Transports Canada était pleinement conscient de l'importance des installations de l'aéroport de l'île de Toronto et du terrain de stationnement Victoria pour les services proposés et que, pourtant, à la fin de l'audience, la position du Ministère était: "sans commentaires".

Air Canada a donc affirmé que le Comité ne sait pas si les installations nécesaires seront jamais construites ni, au cas où elles le seraient, comment et à quel coût. Il s'ensuit que le témoignage invoqué par les demandeurs en ce qui concerne la commodité et la nécessité publiques doit, selon Air Canada, être considéré par rapport à une certaine période d'incertitude à venir. Donc, en l'absence d'une politique gouvernementale énoncée soulignant un engagement de construire les installations nécessaires, Air Canada estime que les demandeurs n'ont pas apporté la preuve que les services qu'ils proposent sont nécessaires à la commodité et à la nécessité publiques présentes et à venir.

Air Canada a également fait allusion à la *décision CTA 5538* en date du 28 juillet 1978 qui refusait la demande de CP Air d'ajouter Thunder Bay en Ontario à son permis CTA 979/59(S). Air Canada a déclaré que même s'il a été clairement

cants on the issue of whether or not applications for a STOL service between the points Toronto, Montreal and Ottawa are premature at the present time.

6.1 The Position of Air Canada

It was Air Canada's position that the applications for a STOL service between the points Toronto, Montreal and Ottawa are premature since fundamental policy decisions are required which would resolve the uncertainty surrounding the use of Toronto Island Airport and Victoria Carpark as stolports and which would outline the competitive environment in which a STOL service would operate vis-à-vis existing air and ground transportation systems in the triangle.

Air Canada submitted that the evidence of Transport Canada indicated there is no government commitment to the construction of the necessary facilities. Furthermore, it was Air Canada's position that the evidence suggested that Transport Canada is not even in a position, at the present time, to make a reasoned decision on this issue. Air Canada argued that Transport Canada was fully aware of the importance of the facilities at Toronto Island Airport and Victoria Carpark to the proposed services and yet at the end of the hearing the department's position was "no comment".

Air Canada therefore, argued that the Committee does not know whether or not the necessary facilities will ever be constructed, or if they are, when and at what cost. It follows that the evidence adduced by the applicants with respect to public convenience and necessity must, in Air Canada's opinion, be considered with a reference to some uncertain time in the future. Therefore, in the absence of a stated Government Policy outlining a commitment to construct the necessary facilities, it was Air Canada's contention that the applicants have not and indeed cannot satisfy the onus on them to establish that their proposed services are required by the present and future public convenience and necessity.

Air Canada also referred to *Decision No. A.T.C. 5538* dated July 28, 1978, which denied an application by CP Air to add the point Thunder Bay, Ontario, to licence No. A.T.C. 979/59(S). Air Canada stated that while it was clearly

indiqué dans la décision que le fait de refuser la demande de CP Air était relié à l'ensemble du contexte et à la nécessité de laisser le transporteur régional, Nordair, s'imposer sur cette route, le comité d'étude en était arrivé à la conclusion que la demande était prématurée car CP Air n'allait pas mettre son service en vigueur avant un an, un an et demi.

En portant ce fait à l'attention du Comité, Air Canada ne suggère pas que, dans des cas où les demandeurs cherchent à obtenir un permis pour l'exploitation d'un service qui ne serait pas introduit avant un an ou deux, la demande devrait nécessairement être refusée en vertu de ce simple fait. Toutefois, Air Canada a estimé que lorsqu'il est question d'une date incertaine, l'argument de prématurité est certainement au moins en partie valable.

6.2 La position de Nordair

Nordair a estimé pour sa part que les demandes de permis pour un service ADAC entre Toronto-Ottawa-Montréal sont prématurées puisqu'il n'existe pas de politique gouvernementale en matière de création de services ADAC et à cause de l'absence d'installations adéquates qui permettraient aux demandeurs de commencer ces services.

Nordair a indiqué comprendre que le Comité a le devoir clair, d'après la Loi, de s'occuper des demandes avant tout et n'a pas le droit de retarder cette décision à propos de quelque demande que ce soit parce que les politiques existantes peuvent être ambiguës. En fait, Nordair a déclaré que le Comité a l'obligation d'interpréter la politique gouvernementale et de l'appliquer. Toutefois, Nordair estime également que le Comité, en ce qui concerne ces demandes, est placé en face d'un "vide politique absolu" qui rejoint le coeur même de la question de la commodité et de la nécessité publiques.

Nordair a suggéré que si le Comité décidait d'accorder un permis à la condition que les questions en suspens à propos des aéroports ADAC soient résolues, il ne saurait à quel genre de service il accorde un permis ni quel genre de service émergerait du processus de résolution de ces problèmes ni, de plus, si le service qui finirait par être crée satisferait à la nécessité et la commodité publiques actuelles et futures. Par ailleurs, en l'absence d'une politique gouvernementale définissant l'environnement concurrentiel

pointed out in the Decision that the decision by the panel to deny the CP Air application was made in the whole context of the case and the need to let the regional carrier, Nordair, establish itself on the route, the panel did arrive at the conclusion that the application was premature because CP Air was not going to implement its service for a year or a year and a half.

In bringing this to the Committee's attention, Air Canada did not suggest that in cases where applicants apply for a license for a service which would not be introduced for a year or two that the application be necessarily denied on that ground alone. However, it was Air Canada's position that in cases where the Committee is dealing with a future time which is uncertain, the argument of prematurity has a certain validity to it.

6.2 The Position of Nordair

It was Nordair's position that the applications to provide a STOL service between Toronto-Ottawa-Montreal are premature due to the absence of any government policy in relation to the establishment of STOL services and due to the absence of any adequate facilities which would permit the applicants to commence providing service.

Nordair acknowledged that the Committee has a clear duty under the Act to deal with applications before it and that it has no right to defer the decision on any application because existing policy may be ambiguous. In fact, Nordair submitted that the Committee has an obligation to interpret government policy and to apply it. However, it was also Nordair's view that the Committee, in dealing with these applications, is faced with an "absolute policy vacuum" which goes to the very heart of the question of public convenience and necessity.

Nordair suggested that if the Committee decided to issue a licence conditional upon the resolution of the questions surrounding the proposed stolports, the Committee would not know what kind of service it was licensing or what kind of service would merge from the process of resolving those questions or whether the service which ultimately emerged would satisfy the present and future public convenience and necessity. Furthermore, in the absence of a government policy outlining the competitive environ-

entre les transporteurs principaux, régionaux, de troisième niveau et ADAC, le Comité ne saurait pas si les demandeurs auxquels auraient été attribués des permis pourraient survivre dans un milieu fortement concurrentiel.

La position de Nordair est donc, puisque le Comité ne s'occupe pas simplement de résoudre l'ambiguïté d'une politique existante mais fait face à un vide politique en ce qui concerne les installations et le milieu concurrentiel, que toutes les demandes proposant de fournir des services ADAC dans le triangle sont prématurées.

De plus, Nordair a souligné qu'il ne serait pas acceptable que le Comité prenne une décision après avoir constaté que la commodité et la nécessité publiques présentes et futures exigent la fourniture de services ADAC tout en laissant la résolution des questions de politique à d'autres. En arrivant à un tel type de décision, le Comité, selon Nordair, n'irait pas jusqu'au bout de ses responsabilités et ne remplirait pas complètement son mandat puisqu'il ne connaîtrait pas la nature du service fourni à la suite d'une telle décision.

Nordair s'est dit d'accord avec la conclusion de Bradley qui a déclaré que tout ensemble pertinent de critères devant être pris en compte par le Comité dans le cadre de l'évaluation de la nécessité et de la commodité publiques doit prendre en considération si oui ou non la demande est une proposition raisonnable. Pour que les services proposés soient viables, a soutenu Nordair, les demandeurs doivent démontrer qu'ils ont une chance raisonnable de satisfaire les besoins en matière de nécessité et de commodité publiques présentes et à venir.

La position de Nordair est qu'aucun des demandeurs n'a satisfait à ces critères puisque:

(a) la question des aéroports et des installations n'est pas résolue,

(b) aucun des demandeurs n'a d'assurance qu'il pourra obtenir des certificats d'exploitation pour les aéroports qu'ils désirent utiliser et,

(c) aucun d'eux ne peut dire avec un degré raisonnable de certitude que le service qu'ils seront en définitive autorisés à fournir sera commercialement viable ni même, à ce sujet, s'il sera jamais instauré.

ment between the mainline, regional, third level and the STOL carriers, the Committee would not know if the successful Applicant(s) could survive in a highly competitive environment.

Therefore, since the Committee is not merely dealing with mere ambiguity in an existing policy but is rather dealing in a policy vacuum with respect to facilities and the competitive environment, Nordair submitted that all the applications proposing to provide STOL service in the triangle are premature.

Furthermore, Nordair insisted that a Decision by the Committee which would find that present and future public convenience and necessity requires the provision of a STOL service but which would leave the resolution of policy questions to others, is not acceptable. By arriving at such a decision the Committee would, in Nordair's opinion, be abrogating its responsibilities and denying its jurisdiction since it would not know the nature of the service which would emerge from such a decision.

Nordair agreed with Bradley who stated that any reasonable catalogue of criteria that must be applied by the Committee involving a test of public convenience and necessity must include the consideration of whether or not the application is a reasonable proposal. For the proposed services to be viable, Nordair contended that the applicants must demonstrate that they have a reasonable chance of fulfilling the present and future public convenience and necessity.

It was Nordair's position that none of the applicants have met this criterion since:

a) the question of airports and facilities is unresolved;

b) none of the applicants have any assurance that they can get operating certificates for the airports they want to use; and

c) none of them can say with any certainty that the service they might ultimately be permitted to operate would be commercially viable or for that matter whether it would ever be operated at all.

Nordair a affirmé que le Comité ne peut pas ignorer les problèmes actuels relatifs aux aéroports car, autrement, il s'engagerait dans un exercice théorique en tenant des audiences à propos de demandes de services hypothétiques.

Nordair a également déclaré que le Comité n'a pas à décider si oui ou non il doit créer une compétence pour l'exploitation d'un service ADAC puisque cette compétence existe maintenant au sein d'Air Canada et, à un degré substantiel, au sein de Nordair et enfin, même si aucun témoignage n'a mis en lumière la capacité de CP Air à assurer ce genre de service, cette compagnie possède assurément les compétences requises.[15]

Lors de son témoignage, Nordair a également indiqué:

> Lorsqu'il existe une politique indiquant si oui ou non ce genre de service sera subventionné par le gouvernement et lorsqu'il existe une politique sur les relations entre ce type de transport et les transporteurs principaux et régionaux dans un sens concurrentiel, lorsqu'également une décision a été prise relativement aux aéroports qui doivent être employés, lorsqu'aussi une décision a été fournie, par qui et sur la manière dont elles seront financées, alors Air Canada, Nordair et d'autres compagnies se trouveront dans une position leur permettant d'évaluer intelligemment la viabilité de toute forme de service ADAC proposé.

Nordair submitted that the Committee cannot ignore the problems of reality surrounding the airports for to do so would result in the Committee engaging in theoretical exercise to hold hearings on applications which are about hypothetical services.

Nordair also submitted that the Committee does not have to decide whether or not to create the authority for the operation of a STOL service since that authority exists now with Air Canada and substantially with Nordair and while no evidence was adduced on the ability of CP Air to provide STOL services, it undoubtedly possesses the required authority.[15]

In its argument Nordair stated:

> When there is a policy as to whether and what kind of service will be supported by the government, and when there is a policy on how it will relate to mainline and regional carriers in a competitive sense, and when there is a decision as to which airports will be used, and when there has been a decision as to what facilities will be provided, and by whom, and how they will be financed, then both Air Canada and Nordair and others will be in a position to intelligently assess the viability of any form of proposed STOL service.

---

15 Cette affirmation n'est pas entièrement vraie car, même si Air Canada et CP Air ont les permis nécessaires qui les autorisent à assurer des services aériens commerciaux réguliers de classe 1 entre Toronto, Montréal et Ottawa, des décisions récentes du Comité des transports aériens ont amendé ces permis en les limitant à l'exploitation d'avions tombant dans les groupes F, G et H. Puisque l'avion Dash-7 fait partie du groupe E, Air Canada comme CP Air devraient demander au Comité l'autorisation d'exploiter cet avion s'ils désiraient l'utiliser dans leur service régulier entre les points en question.

15 This statement is not entirely true for while Air Canada and CP Air possess the necessary licence authority which authorizes them to provide Class 1 scheduled commercial air service to the points Toronto, Montreal and Ottawa, recent Air Transport Committee Orders have amended these licences by restricting the operations to aircraft falling in Groups F, G and H. Since the Dash-7 aircraft is a Group E aircraft, both Air Canada and CP Air would have to apply to the Committee for authority to operate this aircraft if they wanted to introduce it into their scheduled air services to the points in question.

Il seront alors à même de faire des projections intelligentes du nombre de passagers ainsi que des bénéfices et des coûts; ils pourront donc déterminer si un tel service peut être institué et développé sans porter préjudice aux services existants.

Tant que ces éléments sont inconnus, il nous est impossible d'évaluer l'intérêt d'un service ADAC et, malgré le respect que nous portons au Comité, il ne le peut pas non plus.[16]

Nordair a affirmé que, dans les circonstances, le fait que le Comité refuse ces demandes ne devrait pas être considéré comme une décision prise par le Comité contre le concept ADAC ni comme une décision jetant le doute sur la qualité de l'avion proposé. Une telle décision du Comité serait plutôt, selon Nordair, considérée comme un point de vue réaliste face à un problème complexe car, jusqu'à ce que l'on définisse l'environnement concurrentiel dans le cadre duquel un service ADAC serait exploité, le Comité ne peut pas faire d'évaluation valable de la viabilité des services ADAC et de ses conséquences sur les services aériens existants.

6.3 La position de Quebecair

Quebecair a également soutenu que les demandes de fourniture de services ADAC entre Toronto, Montréal et Ottawa sont prématurées. Quebecair a demandé au Comité de refuter les demandes de services ADAC et de déclarer un moratoire sur ce type de service jusqu'à ce que le gouvernement fédéral ait pris une décision définitive sur l'intérêt de la mise en place d'un service ADAC et également jusqu'à ce que des informations précises puissent être obtenues sur l'infrastructure nécessaire à un tel type de service.

Quebecair croit qu'un service ADAC est un "nouveau type" de service tel qu'il y est fait allusion dans la politique sur les transporteurs aériens régionaux et, en l'absence de toute politique gouvernementale sur les transports ADAC, un transporteur régional devrait se voir attribuer la préférence pour ce qui est d'obtenir un permis d'exploitation d'un tel service. Par ailleurs, puisqu'un service dans des adacports né-

16 Transcription, Volume 16, pages 2940-2941.

They will then be in a position to intelligently project traffic, costs and revenues; they will then be in position to determine whether such a service can be instituted and developed without causing harm to existing services.

Until those things are known, we can't assess it, and with great respect, neither can the Committee.[16]

Nordair argued that under the circumstances a decision by the Committee to deny these applications need not be regarded as a Decision by the Committee against the STOL concept or as a Decision casting doubt on the ability of the aircraft proposed. Rather, such a Decision by the Committee could, in Nordair's opinion, be regarded as a realistic approach to a complicated problem for until certain questions surrounding the availability of the necessary facilities are resolved and until the competitive environment in which a STOL service would operate is settled, the Committee cannot make a valid assessment of the viability of the STOL service and its affect on existing CTOL air services.

6.3 The Position of Quebecair

Quebecair also maintained that the applications to provide STOL service between Toronto, Montreal and Ottawa are premature. Quebecair asked that the Committee reject the applications for STOL service and that it declare a moratorium on this type of service until a final decision is made by the Federal Government on the advisability of setting up a STOL service and until precise information was obtained on the infrastructure required for such a service.

Quebecair believed that a STOL service is a "new type" of service referred to in the Regional Air Carrier Policy and in the absence of any stated Government policy with respect to STOL, a regional carrier should be given preference in obtaining a licence for such a service. Furthermore, since a service into stolports would require public funding it was Quebecair's opinion, that conventional airports should be first used to the

16 Transcript, Volume 16, pages 2940-2941.

cessiterait un financement public, il serait, selon Quebecair, préférable que les aéroports classiques soient tout d'abord utilisés au maximum de leur potentiel avant d'investir dans des nouveaux aéroports ADAC, particulièrement à Montréal qui est déjà desservi par Dorval et Mirabel.

6.4 La position de Great Lakes

Dans le cadre de son opposition à la demande de Canavia, Great Lakes a soutenu que la demande est prématurée pour deux raisons: tout d'abord, les adacports dont Canavia envisageait de se servir ne sont pas disponibles; par ailleurs, il n'existe pas de politique gouvernementale en ce qui concerne les transports ADAC. Great Lakes a soutenu que ces questions étaient déjà en évidence en 1978 lorsque l'introduction de services ADAC a été proposée et qu'elles ne sont toujours pas résolues.

6.5 La position de Canavia

Pour répondre à la suggestion que sa demande était prématurée, Canavia a fait référence à la *décision n° 3307* du *Comité des transports aériens* qui portait sur une demande présentée par Nordair concernant l'autorisation de desservir le point supplémentaire de Windsor dans le cadre du permis CTA 1852/69(S). Le Comité avait déclaré dans ces circonstances:[17]

> Dans une décision antérieure, le Comité a déclaré qu'il avait, aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, l'obligation évidente de s'occuper des demandes de permis d'exploitation de services aériens commerciaux, ou de modifications à apporter à ces permis et qu'il n'avait pas le droit de différer ses décisions sous prétexte d'une prétendue ambiguïté sur la conduite à tenir ou parce que pourrait être élaborée ou formulée une politique nouvelle énonçant de nouveaux objectifs.

C'est l'opinion de Canavia qu'il s'agit là d'une réponse directe et sans ambiguïté à la

17 On peut trouver cette décision dans le Recueil d'arrêts sur les transports, 1972, page 1, ou dans la *décision du Comité des transports aériens N° 3307* en date du 2 février 1972, page 7.

maximum of their potential before investing in new stolports, especially at Montreal which is already served by Dorval and Mirabel.

6.4 The Position of Great Lakes Airlines

In its intervention opposing Canavia's application, Great Lakes submitted that the application is premature for two reasons. First, the proposed stolports from which Canavia proposed to operate are not available. Second, there is no government policy with respect to STOL. Great Lakes contended that these issues were outstanding in 1978 when it proposed the introduction of STOL services and submitted they are still unresolved.

6.5 The Position of Canavia

In responding to the suggestion that its application was premature, Canavia referred to the *Air Transport Commitee Decision No. 3307* which dealt with an application by Nordair for authority to serve the additional point Windsor under Licence No. A.T.C. 1852/69(S). On this occasion the Committee stated:[17]

> In a previous decision the Committee stated that it had a clear duty under the *Aeronautics Act* to deal with applications for licences to operate commercial air services, or for amendments thereto, and it had no right to defer decisions because of an alleged ambiguity of policy or on the ground that a new policy enunciating different objectives might in the future be developed or formulated.

In Canavia's opinion this is a direct and non-ambiguous answer to the policy issue that the

17 This Decision can be found in 1972 Canadian Transport Cases, page 1 or in *Air Transport Committee Decision No. 3307* dated February 2, 1972, Page 7.

question des politiques que les divers intervenants se sont efforcés de démontrer. Selon Canavia, même s'il existe une ambiguïté de politique, cela ne devrait pas empêcher le Comité de s'occuper plus avant du sujet.

6.6 La position de Dash-Air

Dash-Air a déclaré qu'une bonne façon de s'assurer que rien ne progresse en ce qui concerne l'ensemble du problème consiste pour le Comité à retenir la suggestion de Nordair de ne pas prendre une décision qui forcerait la question. Dash-Air est d'avis que, si le Comité choisit de s'arrêter aux obstacles placés sur son chemin qui compromettent sa capacité d'arriver à une décision d'accorder un des permis demandés, l'ensemble de la question des transports ADAC se retrouverait de nouveau en suspens comme avant les audiences.

Dash-Air a estimé que la juridiction et la responsabilité du Comité sont claires, qu'il a à prendre une décision dans le cadre de sa juridiction et que les conséquences de cette décision sont des problèmes dont la responsabilité échoie à autrui.

M. Major a estimé que nous nous trouvons en présence d'un véritable noeud gordien en ce qu'une des parties prétend que l'on ne peut résoudre les problèmes d'infrastructure tant qu'un transporteur n'a pas de permis lui permettant d'assurer un service ADAC alors que l'autre soutient que, si l'infrastructure était en place, le Comité pourrait alors étudier les mérites de l'attribution d'un permis à un demandeur. De la même façon, d'autres disent que si l'on s'occupe de la question d'Hydro Québec, le problème de la disponibilité de l'adacport Victoria est alors résolu alors que d'autres affirment qu'il ne sert à rien de parler d'infrastructure tant qu'Hydro Québec n'est pas satisfait et que si les problèmes relatifs à l'infrastructure ne sont pas résolus, il ne sert à rien de discuter des mérites de l'attribution d'un permis.

Dash-Air a donc déclaré qu'il appartient au Comité de trancher ce noeud gordien et qu'il pourrait y arriver en attribuant un permis au demandeur qui, selon lui, a la meilleure chance d'arriver à une solution pour les autres problèmes.

various intervenors attempted to demonstrate. It is Canavia's position that even though there may be an ambiguity to policy, it should not prevent the Committee from going any further with the matter.

6.6 The Position of Dash Air

Dash-Air submitted that one way of ensuring that nothing happens with respect to the problem facing the introduction of a STOL service on the triangle, was for the Committee to adopt Nordair's suggestion that it not take a stand in the Decision which would force the issue. Dash-Air believed that if the Committee chooses to find obstacles placed in front of it which hinder its ability to arrive at a Decision to grant one of the applications, the whole STOL issue will revert back to the nonconclusive position prior to the hearing.

Dash-Air contended that the Committee's jurisdiction and responsibility is clear, it has to make a Decision within its jurisdiction. Consequences, if any, which flow from the Decision may be problems for others to deal with

Mr. Major submitted that the present situation is a log-jam in that one side argues that the infrastructure problems cannot be resolved until a carrier has a licence to provide a STOL service while the other side argues that if the infra structure the infrastructure was in place, the Committee could then consider the merits of issuing a license to an applicant. Similarly, some advanced the argument that if Hydro Quebec is taken care of then the availability of Victoria stolport is resolved while others submitted that there is no point in talking about infrastructure until Hydro Quebec is satisfied and if the questions regarding the infrastructure are not solved, there is no point in talking about the merits of issuing a license.

Dash-Air therefore, submitted that the ability to break the log-jam rests with the Committee who could achieve this by issuing a license to the applicant which it feels has the best chance to obtaining solutions to the other problems.

6.7 La position de City Center Airways

City Center Airways a émis l'opinion que la question de la disponibilité des aéroports, en raison de l'article 16, paragraphe 5 de la *Loi sur l'aeronautique*, ne relève pas directement de la compétence du Comité. À l'appui de cette position, City Center s'est référée au cas Nordair-Sudbury et en particulier au passage suivant:[18]

> La question de savoir si un certificat d'exploitation doit être délivré en rapport avec l'un des points fait totalement partie de la juridiction du ministère des Transports... et le Comité n'est pas préparé à s'attacher à ce point.

Néanmoins, City Center a estimé que la question de l'emplacement des aéroports en ce qui concerne les demandes présentées par Canavia, Dash-Air et elle-même est en rapport direct avec le problème de la nécessité et de la commodité publiques du point de vue de la viabilité du service. Non seulement le témoignage indique-t-il que l'utilisation de l'aéroport de l'île de Toronto est obligatoire si un service ADAC doit être viable mais aussi que l'utilisation du terrain de stationnement Victoria est également critique. City Center a déclaré que les faits contenus dans les documents C-8 et TC-1 ainsi que le témoignage de M. McKnight suggèrent que l'utilisation de l'aéroport de Dorval à Montréal nécessiterait une restructuration des services proposés puisque la route Montréal- Ottawa ne pourra plus être exploitée et puisque les revenus tirés du service entre Toronto et Montréal diminueraient d'au moins 20 pour cent.

En ce qui concerne la question de la politique régissant les relations entre les transporteurs ADAC et les transporteurs classiques, City Center a indiqué qu'il faudrait élaborer une politique pour les divers niveaux de transport aérien et que, même si elle est préparée à exploiter le service au cas où il ne serait pas énoncé de politique supplémentaire, elle fera tout son possible pour s'efforcer de déterminer quelle serait cette politique.

Dans sa réplique, M. Nobbs s'est montré d'accord avec l'opinion de M. Major selon laquelle on se trouvait en présence d'un noeud gor-

[18] Recueil d'arrêts sur les transports, 1974, page 688.

6.7 The Position of City Center Airways

City Center Airways submitted that the issue of airport availability is, by Section 16 subsection 5 of the *Aeronautics Act*, not a matter of direct concern to the Committee. In support of this position, City Center referred to the Nordair-Sudbury case, and in particular the following passage:[18]

> The question of whether or not an operating certificate would be issued in connection with either point is one totally within the jurisdiction of the Ministry of Transport,... and is not one in which the Committee is prepared to become involved.

Nevertheless, City Center submitted that the airport location in the application by Canavia, Dash-Air and itself, bear directly on the question of public convenience and necessity from the point of view of the viability of the service. Not only does the evidence indicate that the use of Toronto Island Airport is mandatory if a STOL service is to be viable but it also indicates that the use of Victoria Carpark is also critical. City Center submitted that the evidence contained in Exhibit C-8 and TC-1 and the evidence of Mr. McKnight suggested that the use of Dorval Airport at Montreal would require a restructuring of the proposed services since the Montreal-Ottawa route would no longer be feasible and since the revenues generated between Toronto and Montreal would decline by a minimum of 20 percent.

On the issue of a policy governing the relationship of the STOL carrier vis-à-vis the CTOL carriers, City Center stated that a policy for the various levels of carrier service should be provided, and that while it would be prepared to operate the service if there are no additional policy statements, it would endeavour with all haste to attempt to determine what the policy would be.

In his rebuttal, Mr. Nobbs agreed with Mr. Major's reference to a "log jam" and noted that since the Committee had decided to hold a hear-

[18] Canadian Transport Cases, 1974, page 688.

dien et a convenu que, puisque le Comité avait décidé de tenir une audience, d'étudier des demandes de services ADAC et de prendre une décision, le temps était venu de décider une fois pour toutes si ce service est nécessaire. City Center a donc fortement incité le Comité à rendre une décision, quelle qu'elle soit. City Center estime, malgré ce que d'autres organismes aient pu déclarer dans d'autres circonstances, que le Comité est le seul organisme qui a la juridiction pour arriver à une telle constatation.

City Center estime que, si le Comité peut rendre une décision en fonction du besoin, malgré le fait que les obstacles qui doivent être surmontés par la suite sont toujours substantiels et peuvent nécessiter du temps, le fait que le Comité constate que ce genre de service est nécessaire servira le public des voyageurs tout en constituant un catalyseur pour la résolution des autres problèmes.

City Center a conclu, même si dans un sens strictement juridique on peut prétendre que les autres problèmes ne concernent pas le Comité, qu'il a malgré tout entendu les faits en cause. Les membres sont des êtres humains et ils garderont ces faits à l'esprit. City Center a suggéré que la meilleure manière de résoudre les autres problèmes serait de prendre maintenant une décision en ce qui concerne les transports ADAC et, ce faisant, s'il est déterminé qu'il existe un besoin pour ce genre de service, le Comité devrait alors accorder des permis aux transporteurs qu'il estime le mieux à même d'agir en instituant et en développant ce service.

ing to consider applications for a STOL service and to make a decision, the time had come once and for all to render a decision on whether the service is required. Therefore, City Center strongly urged that the panel make a decision, whatever that decision is. Notwithstanding statements made in other reports at other times by other bodies, City Center submitted that this is the only body which has the jurisdiction to make such a finding.

It was City Center's submission that if the Committee can make a decision in regard to need, notwithstanding the fact that the obstacles to be overcome thereafter are still substantial and may well take time to resolve, a finding from this Committee that this kind of service is required will be of benefit to the travelling public and would act as a catalyst to resolve these other problems which must be overcome.

City Center concluded that while, in a strict legal sense, it can be argued that these other problems are of no concern to the Committee, the Committee has heard about them and will doubtless bear them in mind. City Center suggested that the best way of solving these other problems is to make a decision now in regard to STOL and in doing so ensure that if it is decided that there is a requirement for STOL service, that the Committee license the carrier which it feels is best able to institute and develop this service.

Chapitre sept

Les répercussions de l'instauration de services ADAC sur VIA Rail

Le présent chapitre traite des preuves apportées par VIA Rail et Transport 2000 au sujet des répercussions de l'instauration de services ADAC sur les services de voyageurs existants et proposés de VIA Rail dans le triangle.

7.1 Le niveau actuel de service de VIA Rail

L'horaire actuel de services de VIA Rail entre les points Toronto-Ottawa-Montréal est résumé dans le tableau 3.1. VIA Rail met actuellement en service sept trains aller-retour par jour de semaine et 47 trains par semaine entre

Chapter Seven

The impact of STOL on VIA Rail

This chapter deals with the evidence adduced by VIA Rail and Transport 2000 on the effect of introducing a STOL service in the triangle on VIA Rail's existing and proposed passenger services.

7.1 VIA Rail's Current Level of Service

VIA Rail's current service schedule between the points Toronto-Ottawa-Montreal is summarized in Table 7.1. VIA Rail is currently operating 7 return trains per week-day and 47 trains per week between Toronto and Montreal. How-

Toronto et Montréal. Toutefois, seuls six de ces allers-retours sont effectués au moyen du Turbo qui exige quatre heures et demie pour un aller simple alors que 20 trajets aller-retour sont effectués au moyen du Rapido qui nécessite approximativement 5 heures. Les 21 autres trains en service effectuent de nombreux arrêts et nécessitent entre 6 et 8 heures pour compléter le trajet.

Entre Toronto et Ottawa, VIA Rail exploite actuellement 5 trains aller-retour par jour de semaine et 32 trains aller-retour par semaine. Toutefois, le meilleur service, en ce qui concerne la durée du trajet, est une combinaison de services train-autobus qui nécessite 5 heures et demie.

Entre Ottawa et Montréal, VIA Rail exploite actuellement 7 trains aller-retour par jour de semaine et 41 trains par semain bien que ces chiffres comprennent 7 trains aller-retour avec le Canadien pour lequel la capacité locale est limitée.

Toutefois, ainsi que l'a indiqué M. Burns, VIA Rail exploite du matériel qui est en service depuis au moins 12 ans, la moyenne étant de 20 à 25 ans. Il a précisé qu'on peut considérer que les transports ferroviaires ont donné toute satisfaction si l'on considère que l'âge de l'équipement serait comparable à l'exploitation par les compagnies aériennes du North Star et du Viscount.

7.2 Amélioration proposée du service par VIA Rail

VIA Rail a témoigné qu'elle se proposait d'améliorer la qualité de son service dans le corridor en augmentant et en améliorant son matériel roulant, en consacrant presqu'exclusivement certaines lignes existantes aux trains de passagers, et enfin, en envisageant de restructurer son service sur le corridor au moyen d'un "système à échine unique" grâce auquel on pourrait exploiter des trains de Montréal à Toronto en passant par Ottawa et Kingston.

Grâce à la modification du trajet des trains et à son nouveau matériel VIA Rail pourra offrir de plus grandes fréquences, des durées de trajets plus courtes et un confort accru tout en exploitant un service plus rentable.

ever, only 6 return frequencies are with the Turbo which takes 4 hours 30 minutes for one-way trip, while 20 return frequencies are with the Rapido which takes approximately 5 hours. The remaining 21 frequencies are multi- stop in nature and take between 6 and 8 hours to make their runs.

On the Toronto-Ottawa segment VIA Rail is currently providing 5 return frequencies per week-day and 32 return frequencies per week. However, the best service, in terms of travel time, is a combination bus/train service which takes 5 1/2 hours.

VIA Rail is currently providing 7 return frequencies per week-day and 41 per week between Ottawa and Montreal although this includes 7 return frequencies with the Canadian on which there is limited local capacity.

However, as Mr. Burns testified, VIA Rail is operating with equipment which is at least 12 years old with the average being 20 to 25 years. He submitted that rail has done significantly well considering that the average age of their equipment would be comparable to the airlines operating the North Star and Viscount.

7.2 Proposed Upgrading of Service by VIA Rail

VIA Rail testified that it is proposing to improve the quality of its service on the corridor by increasing and upgrading the rolling stock, by dedicating almost exclusively certain existing lines to passenger trains and finally by proposing to reconstruct its service in the corridor by developing a "single spine system" which would permit trains to operate from Montreal to Toronto via Ottawa and Kingston.

The improved routing of trains and new equipment will result in greater frequencies, shorter travel times, increased comfort, and also in a more cost-effective operation for VIA Rail.

VIA Rail a indiqué que, d'ici à deux ou trois ans, le "Rail de vitesse intermédiaire" devrait permettre d'améliorer de façon substantielle la durée du voyage entre chaque paire de ville dans le cadre des routes, de la technologie et des méthodes d'exploitation existantes. On a cité en exemple la réduction pratiquement immédiate de la durée du trajet entre Montréal et Ottawa qui passerait de deux heures ou deux heures et demie en ce moment à une heure et demie ou une heure quarante-cinq minutes dans l'avenir.

Les améliorations supplémentaires qu'il serait possible d'apporter durant une période de développement de cinq ans entraîneraient une réduction encore plus substantielle de la durée des trajets, ce qui permettrait par exemple de ramener la durée du trajet Montréal-Ottawa à 60 minutes.

La "route à échine unique" proposée, qui ne serait que de 19 milles plus longue que la route directe actuelle entre Toronto et Montréal, permettrait l'exploitation d'un service Toronto, Kingston, Ottawa, Montréal. L'amélioration de la chaussée entre Ottawa et Kingston devrait coûter 49 millions de dollars et être terminée dans les cinq à dix prochaines années. On ne prévoit pas améliorer la ligne principale entre Kingston et Toronto puisqu'elle est encore en relativement bon état.

Le détournement de trains sur une telle route permettrait d'arriver à mettre en service 8 trains par jour pour le même nombre de milles parcourus à l'intérieur du triangle.

M. Simanowski a déclaré dans son témoignage qu'en plus des améliorations de l'infrastructure, VIA Rail avait déjà commencé deux importants projets de renouvellement du matériel roulant. VIA devrait prendre livraison au début de 1981 du nouveau train de passagers "Léger, rapide, confortable" présentement en construction chez Bombardier. VIA Rail a également commencé à renouveler sa flotte traditionnelle d'unités automotrices Diesel en acier inoxydable.

7.3 Estimation de VIA Rail concernant la pénétration sur le marché des services ADAC

Durant la période de démonstration des transports aériens ADAC entre Ottawa et Montréal, 22 % des passagers ADAC auraient été

VIA Rail submitted that "intermediate speed rail" is capable of making rather substantial improvements in travel times between city pairs in two or three years using existing routes, existing technology and existing methods of operation. An example cited was an almost immediate reduction in trip travel time between Montreal and Ottawa to 1 hour 30 minutes or 1 hour 45 minutes from around 2 hours or 2 1/1 hours at the present time.

Further improvements within a five year period of development would result in even more dramatic reduction of trip times, an example being Montreal-Ottawa in 60 minutes.

The proposed "single-spine route" which would only be 19 miles longer in length than the current direct route between Toronto and Montreal, envisages the operation of a Toronto/Kingston/Ottawa Montreal service. The upgrading and straightening of the Ottawa/Kingston roadbed is estimated to cost $49 million and is to be completed in the next five to ten years. It is not anticipated that the main line between Kingston and Toronto would be upgraded since it is in relatively good shape.

The rerouting of trains on such a route would permit up to eight frequencies per day for the same number of train miles currently incorporated within the same triangle.

In addition to infrastructure improvements, Mr. Simanowski testified that VIA Rail has already embarked upon two major rolling stock projects. VIA is to take delivery in early 1981 of the new "Light Rapid Comfortable" passenger train units now being built by Bombardier. VIA Rail has also embarked upon rebuilding the traditional fleet of self-propelled stainless steel diesel units.

7.3 Penetration Estimates of VIA Rail's Traffic by STOL Services

The Airtransit demonstration established that, on the Ottawa-Montreal route, 22% of the STOL passengers carried were diverted from

détournés du rail. Cela représentait à ce moment 11.5 % de l'ensemble des passagers transportés par rail pour ce marché. En reprenant les mêmes paramètres, VIA calcule qu'un service ADAC détournerait approximativement 7.5 % du total des passagers qui empruntent présentement son service.

VIA a indiqué qu'elle prévoit que le niveau de détournement des passagers sur les segments Toronto-Montréal et Toronto-Ottawa serait semblable à ce qui est indiqué dans le tableau A-4 du rapport du Transports Canada intitulé "L'ADAC et le transport aérien sur de courtes distances au Canada". Elle estime en particulier que le détournement de passagers entre Toronto et Montréal d'une part et Toronto et Ottawa d'autre part serait en moyenne de 11 et 6 % respectivement pour les passagers transportés de la tête à la fin de ligne sur ces segments ou d'approximativement 2.5 % du total des passagers transportés sur ces segments. Pour arriver à ces chiffres, VIA a fait la moyenne des estimations maximales et minimales de pénétration indiquées au tableau A-4 du rapport précédemment mentionné. (On trouvera au tableau 7.2 du présent rapport un résumé des estimations de Transports Canada en ce qui concerne le détournement des passagers des transports ferroviaires sur les segments en question.)

VIA a reconnu que le détournement estimé de passagers par les transports ADAC ne serait pas important. VIA a admis qu'elle perdrait un certain nombre de passagers mais probablement pas suffisamment pour affecter la composition de ses trains. La principale conséquence serait que, à cause de ses diminutions mineures du nombre de passagers transportés, ses coûts ne décroîtraient pas mais ses revenus, eux, décroîtraient, la composition de ses trains devenant ainsi moins efficace et son déficit d'exploitation allant en augmentant.

On trouvera au tableau 1.4 du chapitre 1 du présent rapport, les estimations des demandeurs quant à la provenance des passagers qu'ils s'attendent à transporter. Des quatre demandeurs, seul Dash-Air estime que le service qu'elle propose d'instaurer détournera les passagers d'un mode de transport de surface sur les segments Toronto-Montréal et Toronto-Ottawa et ce, pour 8 et 9 % respectivement.[19] Sur le segment Mon-

[19] Ceci incluerait les passagers détournés des autobus et de l'automobile aussi bien que du rail.

rail. At the time this represented 11.5% of the total train traffic in this market. Assuming the same STOL parameters VIA calculates that a STOL service would now divert approximately 7.5% of total VIA traffic on this route.

VIA stated that it anticipates that the level of diversion on the Toronto-Montreal and Toronto-Ottawa segments to be similar to those presented in Table A-4 of Transport Canada's "STOL and Short Haul Air Transportation in Canada". In particular it estimated that the diversion on the Toronto-Montreal and Toronto-Ottawa segments would average 11% and 6% respectively of the origin-destination VIA traffic carried on these segments or approximately 2.5% of the total train traffic carried on these segments. What VIA has done is averaged the high and low penetration estimates outlined in Table A-4 of the above mentioned report. (Refer to Table 7.2 of this report for a summary of the Transport Canada estimates of the rail passenger traffic diversion on the segment in question.)

VIA conceded that the estimated diversion from VIA to STOL would not be significant. However, VIA raised the point that it would lose some traffic but probably not enough to reduce its consists. The result being that due to these minor decreases in traffic its costs would not decrease but its revenues would decrease which would result in less efficient operation of its consists and in an increase in its operating deficits.

In Table 1.4 in Chapter One of the report, the applicants' estimates of the source of their expected passengers are presented. Of the four applicants, only Dash-Air estimated that its proposed service would divert passengers from any surface mode on the Toronto-Montreal and Toronto-Ottawa segments with eight and nine percent respectively.[19] On the Montreal-Ottawa segment, Dash-Air, City Center and Canavia

[19] This would include diversion from bus and automobile as well as rail.

tréal-Ottawa, Dash-Air, City Center et Canavia estiment que 64, 62 et 60 % respectivement de leurs passagers seront détournés des modes de transports de surface. (On remarque que Canavia estime que 4 % de ses passagers n'auraient pas fait le voyage s'ils n'avaient pas pu utiliser les transports ADAC.)

7.4 VIA pourrait-elle adéquatement desservir le marché ADAC proposé?

On se doit de faire remarquer immédiatement que VIA ne s'oppose pas au concept de concurrence intermodale dans le corridor et qu'elle a en fait précisé que les transports ferroviaires et aériens peuvent être complémentaires. VIA estime que les transports aériens fournissent un service rapide sur de longues distances aux passagers que le prix ne préoccupent guère et qui sont désireux d'arriver le plus rapidement possible alors que le rail fournit un service à cette partie du marché pour qui le prix est important et le temps l'est moins. VIA estime également que le niveau actuel de services par rail, autobus, air et l'infrastructure coûteuse d'autoroutes est suffisant pour servir adéquatement l'ensemble du marché du transport de passagers dans le corridor.

Dans le rapport "L'ADAC et le transport aérien sur de courtes distances au Canada", une section était consacrée à l'amélioration du service ferroviaire dans le cadre d'une solution de rechange au transport ADAC.[20] Ce rapport indiquait qu'à l'exception des segments Toronto-Montréal, qui nécessiteraient des investissements en capitaux substantiels pour n'arriver qu'à une amélioration marginale de la durée du voyage, on pouvait améliorer de façon notable les services ferroviaires de transport de passagers sur le segment Toronto-Ottawa et Ottawa-Montréal avec relativement peu de dépenses en capital.[21]

estimate that 64, 62 and 60 percent respectively of their traffic would be diverted from surface modes. (Note that Canavia estimates that four percent of this traffic would not have made the trip if STOL were not in place.)

7.4 Could VIA Rail Adequately Serve the Proposed STOL Market?

It should be stated at the outset that VIA does not object to the concept of intermodal competition in the corridor and in fact stated that rail and air can be complementary. It is VIA's view that air can provide high speed, long distance, service to those passengers who are essentially price insensitive and time conscious while rail can provide service to that portion of the market which is price sensitive and/or less time conscious. It is also VIA's position that the current level of service provided by rail, bus, air and the highway infrastructures are sufficient to adequately serve the total passenger transportation market in the corridor.

The "STOL and Short Haul Air Transportation in Canada" report dedicated a section to improve rail service as an alternative to STOL.[20] This report stated that with the exception of the Toronto-Montreal segment, which would require substantial capital investment to achieve only a marginal improvement in trip travel time, substantial improvements in passenger rail services on the Toronto-Ottawa segments could be achieved with a relatively small capital expenditure.[21]

---

20 Pièce T-8, "L'ADAC et le transport aérien sur de courtes distances au Canada", Transports Canada, Section 1 de l'Annexe, pages 9-12.

21 Idem, page 10. Il a été estimé que le fait d'investir 200 millions de dollars dans l'infrastructure de la route Montréal-Toronto n'entraînerait avec le service Turbo une réduction de la durée du trajet que de 10 à 20 minutes.

20 Exhibit T-8, "STOL and Short Haul Air Transportation in Canada", Transport Canada, 1978, Annex Section 1, pages 9-12.

21 Ibid. Page 10. It has been estimated that an investment of $200 million in infrastructure on the Montreal- Toronto route would only reduce trip times with the Turbo service by 10-20 minutes.

Le rapport précisait également que les estimations de durée du voyage porte à porte suggéraient que le service ADAC et un service ferroviaire amélioré pourraient entrer en concurrence pour la majeure partie du marché sur le segment Ottawa-Montréal. Il y était également précisé qu'on ne s'attendait pas à beaucoup de concurrence entre les services ADAC et un service ferroviaire amélioré sur les deux plus longues routes, c'est-à-dire Toronto-Montréal et Toronto-Ottawa, étant donné le gain important en durée de trajet porte à porte auquel le service ADAC pouvait prétendre par rapport à un service ferroviaire amélioré et à la différence relativement faible de la durée du trajet porte à porte entre les services ADAC et les services aériens classiques.

Malgré les doutes exprimés sur ces conclusions par M. Burns, qui a déclaré n'être pas sûr que l'on ait bien saisi l'image véritable du potentiel du transport ferroviaire, les faits disponibles montrent qu'à l'exception possible du segment Ottawa-Montréal, un service VIA amélioré et un service ADAC n'entreraient pas en concurrence pour les mêmes passagers. Lors d'un examen direct, M. Burns a en fait indiqué que VIA estimait que le nombre de ses passagers dans le triangle doublerait et que le plus grand nombre de ceux-ci abandonnerait l'automobile en faveur du train. Il a poursuivi en disant que "VIA a l'intention de se battre contre l'automobile".

Ce rapport notait la possibilité d'introduire des trains électriques dans le corridor et concluait que, même si l'on dispose de la technologie nécessaire pour construire des voies ferrées pour trains ultra rapides capables de vitesses de l'ordre de 250 km à l'heure, le coût prohibitif de cette amélioration (on l'estime à plus d'un milliard de dollars pour le seul segment Montréal-Toronto) interdit virtuellement la construction d'un tel système dans un avenir prévisible.

7.5 Les investissements effectués pour le système ADAC affecteront-ils les investissements pour VIA?

Dans le rapport intitulé "L'ADAC et le transport aérien sur de courtes distances", la section à laquelle il est fait allusion précédemment concluait également que, puisque le segment Ottawa-Montréal est en fait le seul sur lequel VIA a le potentiel pour concurrencer les transports ADAC et que, puisque ce segment ne contribuerait que pour une partie relativement

The report also stated that door-to-door travel time estimates suggest that STOL and improved rail might compete for much of the same travel market in the Ottawa-Montreal market. It was also stated in the report that very little competition would be expected between STOL and improved rail on the two longest routes Toronto-Montreal and Toronto-Ottawa in view of the large door-to-door time-savings of STOL over improved rail and the comparatively small difference in door-to-door travel time between STOL and CTOL.

Despite the doubts of these conclusions as voiced by Mr. Burns who stated he was not sure if a true picture of the potential of the railways had been considered, the available evidence indicated that with perhaps the exception of the Ottawa-Montreal segment, an improved VIA and STOL service would not be competing for the same passengers. In fact, under direct examination, Mr. Burns testified that VIA estimates that its traffic on the triangle will double with most of the passengers being diverted from the automobile. He went on to say, "It is VIA's intention to market mainly against the automobile".

The report noted the possibility of introducing electrified trains on the corridor and concluded that while the technology exists to construct high speed rail lines on dedicated tracks which would permit the use of trains capable of speeds of 250 kilometers per hour, the prohibitive cost, estimated at more than one billion dollars for the Montreal-Toronto route alone, virtually precludes the construction of such a system in the foreseeable future.

7.5 Does Investment in STOL Preclude Investment in VIA Rail?

In the STOL and Short Haul report, the section previously referred to also concluded that since the Ottawa- Montreal segment is really the only segment in which VIA has the potential to compete with STOL and since this segment would contribute a relatively small part of the total STOL traffic in the corridor, it is reasonable to conclude that proposed STOL and im-

petite de l'ensemble du trafic ADAC dans le corridor, il serait raisonnable d'estimer que les services ADAC proposés et les services ferroviaires améliorés dans le corridor pourraient sans problèmes être analysés séparément, c'est-à-dire que l'adoption de l'un ou l'autre des systèmes de transport n'influencerait pas de manière notable la désirabilité de l'autre.

proved rail services in the corridor can be reasonably analyzed as separate issues -- that is, that the adoption of either transportation system would not significantly influence the desirability of adopting the other as well.

VIA a estimé que les fonds publics qui peuvent être affectés à l'ensemble du secteur des transports sont sujets à des limites évidentes. VIA pense donc qu'il serait préférable d'utiliser ces fonds pour améliorer le système ferroviaire existant plutôt que de développer de nouveaux systèmes n'ayant pas fait leurs preuves dans le corridor Québec-Windsor.

It was VIA's position that there is an obvious limitation on public funds which can be made available for the transportation sector as a whole. VIA, therefore, submitted that such funds would be better used for upgrading the existing rail system than developing new and unproven systems in the Quebec-Windsor corridor.

VIA a également témoigné que, même s'il n'est pas question d'engager des fonds fédéraux dans la création d'un service ADAC, elle continuerait de s'opposer à ce type de service puisque, à son avis, il n'est pas nécessaire dans le corridor.

It was also VIA's evidence that even if there were no federal funds involved in the establishment of a STOL service, it would still be opposed to STOL since in its opinion such a service is not required in the corridor.

7.6 La question de la consommation d'énergie au niveau intermodal

7.6 The Issue of Energy Consumption at the Intermodal Level

M. Burns a témoigné que les statistiques présentes de VIA indiquent que la technologie ferroviaire actuelle est plus efficace du point de vue de la consommataion énergétique que les transports aériens ADAC ou classiques et qu'elle se compare avec celles du transport par autobus. VIA croit qu'au cas où un système ADAC serait institué, il détournerait une certaine partie de la clientèle de VIA. Puisqu'il ne serait vraisemblablement pas possible de modifier la composition des trains, le service VIA deviendrait probablement moins efficace en termes de BTU consommées par passager-mille transporté.

Mr. Burns testified that VIA's current statistics indicate that current rail technology is more efficient than STOL or CTOL aircraft and close to the bus in energy efficiency. VIA believes that in the event a STOL system is introduced a certain amount of VIA's passengers will be diverted to the service. Since there will not likely be any reduction in the consists, VIA would likely become less efficient in terms of BTU's per passenger mile carried.

Transport 2000 était d'avis que les services ADAC, étant donné leur consommation énergétique relativement élevée, ne sont pas dans l'intérêt à long terme du public. Ils estiment qu'il y a place pour un développement ferroviaire à échéance rapprochée sur le segment Ottawa-Mirabel et, après quelques années, sur d'autres segments du triangle. En développant les transports ferroviaires, on pourrait arriver à des économies d'énergie substantielles par rapport à des systèmes de transport ADAC ou aériens classiques.

Transport 2000 was of the opinion that STOL services, due to their relatively high consumption of energy, are not in the public's long term interest. They believe there is room for rail development which is at hand on the Ottawa/Montreal segment and given a few years could be developed on the other segments in the triangle. If rail development occurs, substantial fuel savings would be achieved over a transportation system employing STOL and CTOL services.

Transport 2000 a indiqué en particulier que dans les dix prochaines années, Toronto, Ottawa et Montréal pourraient être reliées par une double ligne électrifiée permettant d'employer des trains à grande vitesse qui ramèneraient la durée du trajet entre Toronto et Montréal, Toronto et Ottawa et enfin Montréal et Ottawa à 3, 2 et 1 heure respectivement à un coût par siège-kilomètre de moins de 25 % de l'équivalent en transport aérien. Ils ont également exprimé l'avis que les transports ferroviaires électrifiés nécessiteraient moins de 5 % de la quantité d'énergie dont a besoin un 767 ou un Dash-7 en termes de sièges-kilomètres. Il est particulièrement intéressant de remarquer que leurs calculs indiquent qu'en fonction du nombre de passagers transportés en 1978 et en prenant pour acquis un coefficient de remplissage moyen de 75 %, on économiserait ainsi par année, entre Montréal et Toronto, environ 7.5 millions de gallons de carburant d'aviation. On pourrait par ailleurs réaliser des économies de carburant supplémentaires en attirant la portion du public qui voyagerait autrement en automobile privée.[22]

In particular, Transport 2000 stated that within the next ten years, Toronto, Ottawa and Montreal could be linked with a high-speed electrified double tracked line which could reduce travel time on the Toronto-Montreal, Toronto-Ottawa and Montreal-Ottawa segments to 3, 2 and 1 hours respectively at a seat-kilometer cost of less than 25% of that for air. They also stated that electrified rail would require less than 5% of the amount of energy required for a B-767 or a Dash-7 on a seat-kilometer basis. More importantly, their calculations indicate that at the 1978 passenger volumes and assuming an average load factor of 75%, about 7.5 million gallons of aviation fuel per annum would be saved on the Montreal-Toronto run. Additional fuel savings would be achieved by attracting that portion of the public who would otherwise travel by private automobile.[22]

La plupart des opinions émises par Transport 2000 sur les économies d'énergie étaient fondées sur un rapport qu'elle a produit intitulé "Le transport intercités de passagers par voie ferroviaire au Canada central au course des dix prochaines années" et en particulier sur deux tableaux présentés dans le présent rapport (tableaux 7.3 et 7.4).

Much of Transport 2000's views on energy savings were based on a report it produced, entitled "Inter-City Rail Passenger Transportation in Central Canada Over the Next Ten Years" and in particular, two tables which are presented in that report as Tables 7.3 and 7.4.

Même si ces opinions représentent les capacités maximales du rail, tel qu'il a été précédemment indiqué, on ne pourrait arriver à concrétiser ces idées que grâce à d'importants investissements en capitaux pour des installations, ce qui pourrait empêcher leur construction.

While these views may represent the ultimate capability of rail, as was previously stated, it would only be achieved at a substantial capital investment in facilities which may preclude their construction.

---

22 Témoignage de Transport 2000 en ce qui concerne la demande de Dash-Air, page 4.

22 Transport 2000's intervention to the Dash-Air application, page 4.

TABLEAU 7.1 - TABLE 7.1

Horaire de VIA Rail pour le triangle du 27 avril 1980 au 28 septembre 1980 - VIA Rail's schedule for the triangle April 27, 1980 - September 28, 1980

Origine-Destination - Origin-Destination	Matériel employé - Equipment Used	Nombre de trains par semaine - Number of Trains Per Week	Durée moyenne du trajet[1] - Weighted Average Trip Time[1]	Nombre d'arrêts - No. of Enroute Stops
Toronto-Montréal	Turbo	6	4 hrs. 30 min.	3
	Rapido	20	5 hrs. 05 min.	3
	Exec/Bonaventure	7	5 hrs. 55 min.	8
	Capital/Lake Shore	7	6 hrs. 05 min.	11
	Cavalier[2]	7	7 hrs. 55 min.	10
		47	5 hrs. 42 min.	
Montréal-Toronto	Turbo	6	4 hrs. 30 min.	3
	Rapido	20	5 hrs. 05 min.	3
	Bonaventure/Exec	7	6 hrs. 05 min.	8
	Lake Shore/Capital	7	6 hrs. 15 min.	11
	Cavalier	7	7 hrs. 55 min.	10
		47	5 hrs. 45 min.	
Toronto-Ottawa	Rapido/Autobus - Rapido/Bus	6	5 hrs. 25 min.	5
	Train Diesel/Autobus - Diesel Car/Bus	6	5 hrs. 55 min.	9
	L'Exec - The Exec	7	5 hrs. 45 min.	7
	Capital	7	5 hrs. 55 min.	9
	Cavalier[2]	6	6 hrs. 55 min.	8
		32	5 hrs. 58 min.	
Ottawa-Toronto	Autobus/Rapido - Bus/Rapido	6	5 hrs. 45 min.	5
	L'Exec - The Exec	7	5 hrs. 50 min.	9
	Autobus/Train Diesel - Bus/Diesel Car	6	5 hrs. 55 min.	7
	Capital	7	6 hrs. 05 min.	9
	Cavalier[2]	6	7 hrs. 55 min.	8
		32	6 hrs. 17 min.	
Ottawa-Montréal	Rapido	13	2 hrs. 05/15 min.	1/3
		6	2 hrs.	1
		7	2 hrs. 16 min.	5
		1	2 hrs. 25 min.	5
		7	2 hrs. 30 min.	8
	Canadien[2] - Canadian[2]	7	2 hrs. 20 min.	
		41	2 hrs. 15 min.	
Montréal-Ottawa	Rapido	13	2 hrs. 20 min.	2
		7	2 hrs. 05 min.	
		7	2 hrs. 20 min.	
		7	2 hrs. 25 min.	
	Canadien[3] - Canadian[3]	7	2 hrs. 25 min.	1
		41	2 hrs. 19 min.	

TABLEAU 7.1 (Suite) – TABLE 7.1 (Continued)

Renvois:

1) La durée du trajet est calculée en fonction des heures de départ et d'arrivée dans les gares principales.
2) Le Cavalier est un train de nuit équipé de wagons-lits et de voitures super-confort.
3) La capacité du Canadien est limitée.

Source:

Horaire du système VIA Rail en vigueur du 27 avril au 28 septembre 1980.

Footnotes:

1) Trip times calculated by using departure/arrival times from the principal stations.
2) The Cavalier is an overnight train with sleeping cars and dayniters.
3) Limited capacity on the Canadian.

Source:

VIA Rail's System Timetable, effective April 27, 1980 to September 28, 1980.

TABLEAU 7.2 – TABLE 7.2

Estimation de Transports Canada quant à la pénétration du transport ADAC sur le marché ferroviaire
(% des passagers origine-destination détournés vers le transport ADAC) –
Transport Canada's market penetration estimates into rail by STOL
(% of o/d passengers diverted to STOL)

		RAIL	
Itinéraire - Route	**Maximum - High**	**Minimum - Low**	**Moyenne - Average**
Toronto-Montréal	14	8	11
Toronto-Ottawa	8	4	6
Ottawa-Montréal	14	8	11
Chiffres réels d'Airtransit entre Montréal-Rockcliffe - Airtransit's Montreal - Rockcliffe Actuals		11.5	

Source:

Pièce T-8, "L'ADAC et le transport aérien sur de courtes distances au Canada", Transports Canada, Juillet 1978, Tableau A-4 page A-8.

Source:

Exhibit T-8, STOL and Short Haul Air Transportation in Canada, Transport Canada, July, 1978. Table A-4, page A-8.

TABLEAU 7.3 - TABLE 7.3

Transport intercités des passagers
énergie, main d'oeuvre et coûts par siège-kilomètre
1978 -
Inter-city Passenger Transportation
Energy, Labour and Costs per Seat Kilometre
1978

MODE/TYPE DE VÉHICULE - MODE/VEHICLE TYPE	Nombre de sièges - No. of Seats	BESOINS EN - REQUIREMENTS FOR ÉNERGIE BTU par s.-km - ENERGY BTU per S. km	BESOINS EN - REQUIREMENTS FOR PERSONNEL Homme/ minutes par 1000 s.-km - CREW Man Minutes per 1000 S. km	COÛT par s.-km selon les performances du véhicule - COST per S. km based on Vehicle Performance MAX. ¢ - LOW ¢	COÛT par s.-km selon les performances du véhicule - COST per S. km based on Vehicle Performance MIN. ¢ - HIGH ¢
RAIL					
Électrique - Electric					
Train SP - 1 wagon – SP Train - 1 car	80	100	11.00	1.47	1.03
Train SP - 2 wagons – SP Train - 2 cars	160	100	5.50	1.29	0.86
Train LRC - 1 loco, 6 wagons – LRC Train - 1 loco, 6 cars	480	71	2.78	0.95	0.60
Train LRC - 2 locos, 12 wagons – LRC Train - 2 locos, 12 cars	960	71	1.39	0.91	0.56
Diesel					
Train SP - 1 wagon – SP Train - 1 car	80	475	11.00	1.48	1.08
Train SP - 2 wagons – SP Train - 2 cars	160	475	5.50	1.31	0.90
Train LRC - 1 loco, 5 wagons – LRC Train - 1 loco, 5 cars	400	336	3.33	1.02	0.67
Train LRC - 2 locos, 10 wagons – LRC Train - 2 locos, 10 cars	800	336	1.67	0.97	0.62
Train de nuit - 2 locos, 12 wagons – Night Train - 2 locos, 10 cars	300	896	4.45	2.58	1.65
AUTOBUS - BUS (Commercial)					
Diesel - Intercités - Standard – Intercity - Standard	47	462	14.20	1.34	0.99
- Intercités - de luxe – Intercity - Luxury	24	924	27.78	2.65	1.95
TAXI					
Essence – Gasoline - gross voiture – Large Car	5	597	133.00	4.14	3.82

TABLEAU 7.3 (Suite) – TABLE 7.3 (Continued)

Transport intercités des passagers
énergie, main d'oeuvre et coûts par siège-kilomètre
1978 –
Inter-city Passenger Transportation
Energy, Labour and Costs per Seat Kilometre
1978

MODE/TYPE DE VÉHICULE - MODE/VEHICLE TYPE		Nombre de sièges - No. of Seats	BESOINS EN - REQUIREMENTS FOR ÉNERGIE BTU par s.-km - ENERGY BTU per S. km	PERSONNEL Homme/ minutes par 1000 s.-km - CREW Man Minutes per 1000 S. km	COÛT par s.-km selon les performances du véhicule - COST per S. km based on Vehicle Performance MAX. ¢ - LOW ¢	MIN. ¢ - HIGH ¢
AUTOMOBILE PRIVÉE - PRIVATE CAR						
Essence – Gasoline	- petite - une personne – Small - 1 person	-	1865	-	7.51	4.85
	- petite - deux personnes – Small - 2 persons	-	933	-	3.75	2.43
	- moyenne - une personne – Medium - 1 person	-	2529	-	9.49	6.22
	- moyenne - deux personnes – Medium - 2 persons	-	1264	-	4.75	3.11
AIR (Commercial)						
À réaction – Jet	- 747	456	1724	1.01	2.93	2.33
	- 767	211	1694	2.18	3.77	2.93
	- DC-9-30	103	2303	4.47	2.85	2.39
Turboprop – Turbo Prop Prop.	- Dash-7	50	1671	8.53	5.03	3.89
	- Twin Otter	20	1841	14.60	6.02	4.53

Notes:

s.-km - Siège-kilomètre.
Personnel - Extrémité avant seulement.
Performance - Distance moyenne parcourue par jour.
Train SP - Consiste en un ou deux wagons auto-moteur, tel qu'indiqué.
Train LRC - Léger, rapide et confortable - matériel roulant fabriqué par les Usines de locomotives de Montréal (Bombardier).

Notes:

s. km - Seat Kilometre.
Crew - Front end only.
Performance - Daily average distance travelled.
SP Train - Consists of one or two self-propelled cars, as indicated.
LRC - Light, Rapid and Comfortable - rolling stock manufactured by Montréal Locomotive Works (Bombardier).

Source:

Transport 2000, Témoignage à propos de Dash-Air.

Source:

Duplicate of a table included in Transport 2000's Intervention to Dash-Air.

TABLEAU 7.4 - TABLE 7.4

Comparaison intermodale des ratios pour l'énergie, la main-d'oeuvre et les coûts entre les transports par automobile, avion et train
(Données de 1978) –
Intermodal Comparison of Energy, Labour and Costs per Seat Kilometre Ratios of Autos and Planes to Trains
(1978)

MODE/TYPE DE VÉHICULE - MODE/VEHICLE TYPE	Nombre de sièges - No. of Seats	BESOINS EN - REQUIREMENTS FOR ÉNERGIE BTU par s.-km - ENERGY BTU per S. km	BESOINS EN - REQUIREMENTS FOR PERSONNEL Homme/ minutes par 1000 s.-km - CREW Man Minutes per 1000 S. km	COÛT par s.-km selon les performances du véhicule - COST per S. km based on Vehicle Performance MAX. ¢ - LOW ¢	COÛT par s.-km selon les performances du véhicule - COST per S. km based on Vehicle Performance MIN. ¢ - HIGH ¢
Ratio AUTO privée de taille intermédiaire (2 personnes)/train – Ratio of Medium Private CAR (2 person occupancy) to Train					
Électrique - Electric					
Train LRC, 2 locos, 12 wagons – LRC Train 2 locos, 12 cars	960	17.80	-	5.22	5.55
Diesel					
Train SP - 1 wagon – SP Train 1 car	80	2.66	-	3.21	2.88
Train SP - 2 wagons – SP Train 2 cars	160	2.66	-	3.63	3.46
Train LRC - 1 loco, 5 wagons – LRC Train 1 loco, 5 cars	400	3.76	-	4.66	4.64
Train de nuit - 2 locos, 12 wagons – Night Train 2 locos, 10 cars	300	1.41	-	1.84	1.88
Ratio du JET 767/train – Ratio of JET 767 to Trains					
Électrique - Electric					
Train LRC, 2 locos, 12 wagons – LRC Train 2 locos, 12 cars	960	23.86	1.68	4.14	5.23
Diesel					
Train SP, 1 wagon – SP Train 1 car	80	3.57	0.21	2.14	2.71
Train SP, 2 wagons – SP Train 2 cars	160	3.57	0.41	2.89	3.26
Train LRC, 1 loco, 5 wagons – LRC Train 1 loco, 5 cars	400	5.04	0.70	3.70	4.37
Train de nuit, 2 locos, 10 wagons – Night Train 2 locos, 10 cars	300	1.89	0.52	1.46	1.76

TABLEAU 7.4 – TABLE 7.4

Comparaison intermodale des ratios pour l'énergie, la main-d'oeuvre et les coûts entre les transports par automobile, avion et train
(Données de 1978) –
Intermodal Comparison of Energy, Labour and Costs per Seat Kilometre Ratios of Autos and Planes to Trains
(1978)

MODE/TYPE DE VÉHICULE - MODE/VEHICLE TYPE	Nombre de sièges - No. of Seats	BESOINS EN - REQUIREMENTS FOR ÉNERGIE BTU par s.-km - ENERGY BTU per S. km	BESOINS EN - REQUIREMENTS FOR PERSONNEL Homme/ minutes par 1000 s.-km - CREW Man Minutes per 1000 S. km	COÛT par s.-km selon les performances du véhicule - COST per S. km based on Vehicle Performance MAX. ¢ - LOW ¢	COÛT par s.-km selon les performances du véhicule - COST per S. km based on Vehicle Performance MIN. ¢ - HIGH ¢
Ratio du DASH-7/train – Ratio of DASH 7 to Trains					
Électrique - Electric					
Train LRC, 2 locos, 12 wagons – LRC Train 2 locos, 12 cars	960	28.54	6.56	5.53	6.95
Diesel					
Train SP, 1 wagon – SP Train 1 car	80	3.52	0.81	3.40	3.69
Train SP, 2 wagons – SP Train 2 cars	160	3.52	1.62	3.84	4.32
Train LRC, 1 loco, 5 wagons – LRC Train 1 loco, 5 cars	400	4.97	2.73	4.93	5.81
Train de nuit, 2 locos, 10 wagons – Night Train 2 locos, 10 cars	300	1.86	2.05	1.95	2.36

Notes:

s.-km - Siège-kilomètre.
Personnel - Extrémité avant seulement.
Performance - Distance moyenne parcourue par jour.
Train SP - Consiste en un ou deux wagons auto-moteur, tel qu'indiqué.
Train LRC - Léger, rapide et confortable - matériel roulant fabriqué par les Usines de locomotives de Montréal (Bombardier).

Source:

Transport 2000, Témoignage à propos de Dash-Air.

Notes:

s. km - Seat Kilometre.
Crew - Front end only.
Performance - Daily average distance travelled.
SP Train - Consists of one or two self-propelled cars, as indicated.
LRC - Light, Rapid and Comfortable - rolling stock manufactured by Montréal Locomotive Works (Bombardier).

Source:

Duplicate of a table included in Transport 2000's Intervention to Dash-Air.

Chapitre huit

Les analyses de coûts-avantages

Au cours des audiences, plusieurs analyses de coûts-avantages furent présentées à titre d'argument, le but étant d'aider le Comité à évaluer les implications économiques globales de l'autorisation des services ADAC proposés. Ces diverses analyses seront étudiées dans ce chapitre en insistant sur (1) la détermination et la valeur en dollars des coûts et avantages et (2) les conclusions tirées des résultats des analyses par les diverses parties.

Six analyses distinctes sont présentées. La première, une mise à jour d'une analyse de rentabilité antérieure, détaille les implications économiques de la création d'un système complet ADAC Dash-7 dans le corridor Québec- Windsor. En comparaison, les quatre prochaines analyses énumèrent les conséquences économiques de l'autorisation d'une compagnie, Canavia (deux options), City Center ou Dash-Air, d'exploiter des services ADAC sur le triangle Montréal-Toronto-Ottawa. Ces cinq analyses furent préparées par le Dr. Swoveland de la société Quantalytics Inc., pour le compte de la ville de Toronto. La dernière analyse, réalisée par Transports Canada, détaille les incidences de l'introduction théorique d'un système ADAC limité dans le triangle. À des fins de comparaison, les six analyses sont chiffrées en dollars de 1980.

8.1 Analyse de coûts-avantages d'un système ADAC complet

L'étude économique d'un système ADAC complet dans le corridor Québec-Windsor était fournie dans le rapport de 1978 de Transports Canada intitulé "L'ADAC et le transport aérien sur de courtes distances au Canada". Cette analyse d'un système complet fut ultérieurement mise à jour par le Dr. Swoveland. Dans cette section, notre intention est d'étudier cette dernière analyse (voir le tableau 8.1). Bien que n'ayant pas de rapport direct avec les implications en question, cette analyse sert à de nombreux égards de point de référence pour la comparaison des autres analyses concernant les systèmes limités. Toutefois il a été précisé que si les systèmes ADAC limités devaient, dans l'avenir,

Chapter Eight

The cost-benefit analyses

Over the course of the hearing several cost-benefit analyses were introduced into evidence, the purpose of which was to assist the Committee in assessing the overall economic implications of authorizing the proposed STOL services. These various analyses are reviewed in this chapter with particular attention focused on (1) the identification and dollar valuation of the costs and benefits, and (2) the conclusions drawn by the various parties on the basis of the analyses.

Six separate analyses are considered. The first, an updating of an earlier cost-benefit analysis, documents the economic implications of developing a major Dash-7 STOL system in the Quebec-Windsor corridor. In comparison the next four analyses detail the economic implications of authorizing one of Canavia (two options), City Center or Dash-Air to provide STOL services in the Montreal-Toronto-Ottawa triangle. These five analyses were prepared by Dr. Swoveland of Quantalytics Inc., on behalf of the City of Toronto. The final analysis, prepared by Transport Canada, details the implications of developing a theoretical limited STOL operation in the triangle. For purposes of comparison all six analyses are expressed in 1980 dollars.

8.1 Cost-Benefit Analysis for a Major STOL System

An economic analysis conducted for a major STOL Nsystem in the Quebec-Windsor corridor was documented in 1978 Transport Canada report entitled "STOL and Short Haul Air Transportation in Canada". This analysis of a major system was subsequently updated by Dr. Swoveland. It is the intention in this section to review this updated analysis. (See Table 8.1.) Although not of direct relevance to the applications at hand, this particular analysis is in many respects a benchmark against which the analyses conducted for the limited systems may be compared. But, in addition, it was argued that if, over time, the limited STOL systems were to grow into something resembling the major

prendre des proportions similaires à celles du système complet qui a fait l'objet de l'étude originale, il faudrait alors tenir compte des conclusions de cette dernière.

Dans le rapport de 1978, il fut avancé que "le principal coût économique du service ADAC correspond à ce qu'il coûte de plus pour transporter des passagers par ADAC que par les modes de transport que ceux-ci utiliseraient si l'ADAC n'existait pas."[23] Ces coûts étaient présumés comprendre les frais d'infrastructure et connexes ainsi que les frais des transporteurs dans les parties du trajet que sont l'accès/le retour et le déplacement intervilles. D'autre part, les avantages en matière de transport furent définis comme étant "la valeur des ressources qui seraient épargnées en raison de l'existence de l'ADAC."[24] L'avantage principal était la "valeur" des économies de temps, bien que les autres avantages des aéroports pour avions classiques aient également été identifiés. De plus, on a estimé que le développement d'un système ADAC intervilles au Canada pourrait apporter des avantages industriels à la société de Havilland, c'est-à-dire un accroissement des ventes du Dash-7 aux compagnies aériennes étrangères.

8.1.1 Mesure de la rentabilité

Le Dr. Swoveland a expliqué la manière dont les principaux coûts et bénéfices furent évalués dans le rapport de 1978 et dans les "modifications" présentées dans la mise à jour subséquente de l'analyse. Son explication figure dans les sept sous-sections qui suivent.

8.1.1.1 Coûts d'infrastructure

Les coûts d'infrastructure étaient les frais en capital engagés dans les installations des adac-

23 Pièce T-8, "L'ADAC et le transport aérien sur de courtes distances au Canada", Transports Canada, juillet 1978, p. 50.

24 Idem, p. 50.

STOL system contemplated in the original study, then it would be the conclusions of that study which would apply.

It was submitted in the 1978 report that the principal economic cost of the STOL system was "the additional cost of transporting STOL passengers, over what it would cost to transport them by the modes which they would select if STOL were not available."[23] These costs were stated to include infrastructure costs, infrastructure related costs, and carrier costs associated with the access/egress and intercity portions of trips. On the other hand, the transportation-related benefits were identified as "the value of resources which would be saved as a result of having STOL".[24] The principal benefit was the "value" of time-savings but other benefits related to CTOL airports were also identified. In addition, it was assumed that the development of an intercity STOL system in Canada could well result in certain industrial benefits to de Havilland, that is, increased Dash-7 sales to foreign carriers.

8.1.1 The Measurement of Costs and Benefits

Dr. Swoveland explained the manner in which the principal costs and benefits were estimated in the 1978 report and the "amendments" introduced in the updated analysis. The explanation is detailed in the next seven subsections.

8.1.1.1 Infrastructure Costs

Infrastructure costs consisted of capital costs for Stolport facilities and the related costs that

23 Exhibit T-8, STOL and Short Haul Air Transportation in Canada, Transport Canada, 1978, p. 50.

24 Ibid, p. 50.

ports et les frais connexes encourus annuellement lors de l'exploitation et de l'entretien de ces installations.

Dans l'option ne retenant qu'un seul adacport, les coûts en infrastructure étaient ceux des installations de l'aéroport de l'île de Toronto. Dans l'option retenant deux adacports, les coûts des installations du parc de stationnement Victoria étaient également inclus. Aucune tolérance n'a été prévue pour les coûts supplémentaires qui pourraient être encourus dans d'autres aéroports conventionnels accueillant des services ADAC. On a estimé que ces frais ne seraient probablement pas très importants.

Par comparaison avec l'analyse originale, les coûts en capital des installations des adacports sur le terrain de stationnement Victoria à Montréal ont été réduits pour traduire la probable réduction des frais de préparation de terrain. L'estimation des coûts dans l'étude originale avait supposé qu'il serait nécessaire d'effectuer de grandes excavations par suite du problème posé par le gaz méthane mais le rapport plus récent d'un expert a affirmé qu'une solution satisfaisante pouvait être fournie par un système de récupération des gaz.

8.1.1.2 Coûts d'opportunité

Dans le cas du système complet ADAC, les deux options ADAC ont été comparées, l'option fondamentale supposant que l'aéroport de l'île de Toronto était utilisé au mieux de son intérêt économique. En conséquence, il existait un coût d'opportunité établi pour les terrains de l'aéroport de l'île de Toronto, lequel équivalait au bénéfice non perçu du fait que les terrains n'étaient pas consacrés à d'autres usages

8.1.1.3 Augmentation des coûts de transport

Le coût supérieur du transport est celui de l'utilisation du système ADAC de préférence aux autres modes de transport qui auraient pu être employés. En d'autres termes, il s'agit du coût du transport ADAC des passagers moins des réductions de coût rendues possibles par la désaffection des passagers due à l'existence du système ADAC. Les calculs comprennent une évaluation des coûts pour les sections de parcours intervilles et accès-retour.

would be incurred on an annual basis such as the operations and maintenance costs of the Stolport facilities.

For the single Stolport option, infrastructure costs consisted of the costs of facilities at Toronto Island Airport. For the two Stolport option, the costs of facilities at Victoria Carpark were also included. No allowance was made for any additional costs that might be incurred at other conventional airports where STOL services would be based. It was thought that these costs would probably not be very large.

In comparison to the original analysis, the capital costs of Stolport facilities at the Victoria Carpark site in Montreal were reduced to reflect the expected reduction in land preparation costs. The cost estimates in the original study had assumed it would be necessary to excavate much of the site because of the methane gas problem while a subsequent consultant's report suggested that the problem could be controlled satisfactorily by a gas collection system.

8.1.1.2 Opportunity Costs

For the major STOL system, the two STOL options were compared with a basic option which involved the Toronto Island Airport being used in its highest and best economic use. There was, as a consequence, an opportunity cost listed for the land at Toronto Island Airport which equalled the benefit foregone by not using the land for other purposes.

8.1.1.3 Increased Transportation Costs

The increased transportation cost was the cost of transporting passengers by STOL rather than the modes of transportation which would otherwise have been used. In other words, the cost increase represented the cost of transporting passengers by STOL less the cost reductions made possible by the diversion of passengers to the STOL system. The calculation included an assessment of costs for both the intercity and the access/egress portions of the trips.

8.1.1.4 Augmentation du coût du projet de l'Hydro-Québec

Hydro-Québec a exprimé l'intention d'installer des lignes électriques dans le voisinage du parc de stationnement Victoria à Montréal. Si les services ADAC devaient être assurés à partir du stationnement Victoria, Hydro-Québec devrait revoir l'installation de ses lignes et en enterrer certaines.

8.1.1.5 Valeur du gain de temps des passagers

Le gain de temps était défini comme étant la valeur du temps économisé par les passagers ADAC. La durée des trajets, porte à porte, a été évaluée pour le système ADAC ainsi que pour chacun des quatre autres modes de transport qui auraient été utilisées en l'absence de ce système à savoir les lignes aériennes normales, les trains, les autobus et les véhicules personnels. Les gains de temps ont été multipiés par la valeur estimée du temps du trajet.

La valeur d'une heure du temps du passager correspondait à son salaire moyen plus les divers coûts supplémentaires revenant à son employeur. Pour tous les passagers pris aux services aériens conventionnels et convertis à l'utilisation du système ADAC sur les itinéraires les plus courts, la valeur d'une heure s'élévait à 19 dollars et 50 cents par passager en dollars 1976. Sur les itinéraires plus longs, les passagers pris aux autres modes de transport à l'exception des lignes aériennes conventionnelles étaient supposés avoir une valeur-heure inférieure, à savoir 11 dollars 50.

8.1.1.6 Avantages pour les aéroports conventionnels

Les avantages prévus pour les aéroports conventionnels concernaient la réduction probable de l'encombrement et des retards grâce à l'adoption, par certains passagers des lignes aériennes conventionnelles, du système ADAC. Cet avantage était plus important que dans l'analyse précédente car il s'appliquait à tous les passagers venus au système ADAC au cours de la période d'étude, alors que dans l'analyse précédente l'avantage n'avait été envisagé que jusqu'au moment où de nouvelles et importantes installations aéroportuaires seraient créées dans la région torontoise.

8.1.1.4 Increased Cost of the Hydro-Quebec Power Project

It was the expressed intention of Hydro-Quebec to construct power lines in the vicinity of Victoria Carpark in Montreal. If STOL operations were to be provided from Victoria Carpark it would be necessary for Hydro-Quebec to reroute these lines with some of them going underground.

8.1.1.5 The Value of Travel Time Savings

Travel time savings were identified as the value of time to be saved by STOL passengers. Door-to-door travel times were estimated for STOL and for each of the four modes of transportation that would have been used if STOL service were not available; namely, conventional air services, train services, bus services and the automobile. The travel time savings were multiplied by the estimated value of travel time.

The value of time per hour was the average salary of the traveller plus the variable overhead costs of the employer. For all travellers diverted from conventional air services and for all travellers diverted to STOL on the shorter routes the value of time worked out to $19.50 per hour in 1976 dollars. On the longer haul routes, passengers diverted from modes of transport, other than conventional air services, were estimated to have a lower value of time i.e., $11.50.

8.1.1.6 Benefit to Conventional Airports

The benefits ascribed to the conventional airport related to the expectation of reduced congestion and delay resulting from a diversion of conventional air passengers to STOL. This benefit was larger than in the earlier analysis, because it applied to all passengers diverted during the planning horizon of the study, whereas previously the benefit had applied only up to a point in time when major new airport facilities would be provided in the Toronto area.

Dans la remise à jour de l'analyse, on n'a pas évalué les bénéfices liés au retard dans les dépenses pour le nouvel aéroport de Toronto car il semble improbable qu'on construise un nouvel aéroport important dans la région de Toronto pendant le temps imparti à l'étude.

8.1.1.7 Avantages pour l'industrie

Les avantages industriels dépendaient (1) du nombre probable d'avions supplémentaires vendus par suite de l'autorisation de l'exploitation d'un système ADAC et (2) du bénéfice économique par vente supplémentaire. Dans l'étude originale, le bénéfice économique par vente supplémentaire avait été estimé à 450,000 dollars alors que le nombre de ventes supplémentaires était évalué à 37 dans le pays et 52 à l'étranger. Les ventes supplémentaires concernaient des avions destinés aux lignes aériennes intérieures exploitant des services ADAC, ainsi que d'autres transporteurs aériens, surtout étrangers, dont la décision d'achat serait provoquée par l'effet de la démonstration.

Le bénéfice fut évalué à 42 millions de dollars de 1976, soit 61.3 millions de dollars 1980 (voir le tableau 8.1). Le Dr Swoveland a précisé que cette estimation était, pour le moment, trop optimiste.

En fait, dans sa remise à jour du rapport de 1978, le Dr Swoveland n'a pas effectué de nouvelles estimations de la valeur en dollars des bénéfices industriels. Il a expliqué qu'à l'époque de l'étude originale aucun Dash-7 n'avait été vendu et que l'avenir du programme Dash-7 était terriblement incertain. On a pensé que la création d'un système ADAC au Canada aiderait considérablement la société de Havilland à réaliser ses premières ventes, lesquelles lanceraient l'avion sur le marché.

Le Dr Swoveland était d'avis que, depuis 1978, la société de Havilland avait connu une certaine réussite dans la vente de Dash-7, que le marché pour celui-ci était désormais ouvert et que la création d'un système ADAC au Canada n'apporterait aucune aide supplémentaire. Il pensait également qu'il pouvait être avantageux de démontrer les capacités du système ADAC urbain décrit dans l'étude originale bien que les avantages d'une telle entreprise seraient moins

In the updated analysis, the benefits associated with the delay in expenditure for the new Toronto airport were not estimated since it appeared unlikely that there would be a major new airport constructed in the Toronto area within the planning horizon of the study.

8.1.1.7 Industrial Benefits

The industrial benefits were dependent upon (1) the estimated number of additional aircraft sales that would take place as a result of the authorization of a STOL system and (2) the economic benefit per additional sale. In the original study, the economic benefit per additional aircraft sale was estimated at $450,000 while the number of additional sales was estimated at 37 domestic and 52 foreign. The additional sales consisted of sales of the aircraft to the domestic carrier providing the STOL service, plus additional sales to other carriers, primarily foreign air carriers, who would be swayed to purchase the aircraft by the demonstration effect.

The benefit was estimated at $42 million in 1976 dollars or $61.3 million in 1980 dollars (see Table 10.1). Dr. Swoveland suggested that at the present time this estimate would be too high.

In fact, in his updating of the 1978 report, Dr. Swoveland did not re-estimate the dollar value associated with industrial benefits. He explained that at the time the original study was being carried out, no Dash-7's had been sold and there was considerable concern about the future of the Dash-7 program. It was thought that the announcement of the establishment of a STOL system in Canada would be of considerable value in helping de Havilland make the first few sales necessary to establish the launch market for the aircraft.

It was his opinion that since 1978 de Havilland had been successful in selling the Dash-7, that the launch market had been clearly established, and that there was no benefit in developing a STOL system in Canada in order to establish a launch market. It was also his view that there would still be some benefit in demonstrating the urban STOL system as contemplated in the original study although he felt that the benefit had diminished since there was no apparent

nombreux du fait que la création de ce type de système ADAC ne pouvait guère intéresser la communauté internationale. Il ajouta pour preuve que la Federal Aviation Administration américaine avait mis fin à son projet ADAC.

Le Dr Swoveland pensait donc que les bénéfices industriels d'un système ADAC complet seraient bien inférieures à ce qu'on avait estimé auparavant.

8.1.2 Résultats des analyses coûts-avantages d'un système ADAC complet

Dans l'option préconisant deux adacports, les coûts totaux mesurés en dollars de 1980 furent estimés par le Dr Swoveland entre 216 et 276 millions de dollars, selon le volume de passagers ADAC. En comparaison, on s'attendait à des bénéfices économiques quantifiés allant de 82 à 142 millions de dollars. Ainsi, on estima que le coût total dépasserait la somme des bénéfices d'environ 134 millions de dollars.

En comparaison, le coût total dépasserait la somme totale des bénéfices de 119 à 141 millions de dollars dans l'option à un seul adacport.

Aux pertes économiques nettes prévues, il faut également confronter les bénéfices industriels, lesquels devraient être "sensiblement inférieurs" à 61.3 millions de dollars selon M. Swoveland.

Le Dr Swoveland a présenté une analyse semblable reposant sur la poursuite de l'utilisation de l'aéroport de l'île de Toronto par les activités d'aviation générale, c'est-à-dire sans coût d'opportunité concernant les terrains. Vu sous cet angle, le niveau des pertes était réduit d'environ 44 millions de dollars.

À partir de ces analyses, le Dr Swoveland a suggéré que l'on tire la conclusion suivante:

> En conclusion, dans les circonstances actuelles, aucune des deux options envisagées, qu'il s'agisse de créer un ou deux adacports, ne peut se justifier sur le plan économique dès qu'on les compare à l'option fondamentale de l'aéroport de l'île de Toronto ou celle prévoyant la seule poursuite de l'utilisation

interest internationally in the establishment of this kind of STOL system. This was evidenced, he suggested, by the actions of the Federal Aviation Administration in the United States which had terminated its STOL project.

Consequently, he was of the opinion that the industrial benefits for a major STOL system were significantly less than formerly estimated.

8.1.2 Results of the Cost-Benefit Analysis for a Major STOL System

For the two Stolport option, the total economic costs, measured in 1980 dollars, were estimated by Dr. Swoveland to lie between $216 and $276 million depending upon the volume of STOL passengers. In comparison, the quantified economic benefits were expected to lie between $82 and $142 million. Thus it was estimated that the total cost would exceed total benefits by approximately $134 million.

In comparison, the total cost would exceed total benefits by $119 to $141 million for the single Stolport option.

Against the computed net economic disbenefits must be weighted the value of industrial benefits which in Mr. Swoveland's opinion would be "significantly less" than $61.3 million.

Dr. Swoveland presented a similar analysis assuming continued use of Toronto Island Airport by general aviation, that is, no opportunity cost for the land. From this perspective, the level of disbenefit was in all cases reduced by some $44 million.

On the basis of his analyses, Dr. Swoveland suggested the following conclusion:

> The conclusion is that in the present circumstances neither of the two options considered, the two Stolport option and the single Stolport option can be justified on economic grounds when they are compared with either the basic base-case option of developing Toronto Island Airport for housing or the

de l'aéroport de l'île de Toronto dans le cadre d'activités d'aviation générale.[25]

8.1.3 Questions

En ce qui concerne l'évaluation en dollars des divers coûts et bénéfices, un certain nombre de questions ont été soulevées que nous étudierons dans cette section. Rappelons que l'analyse en question concerne un système ADAC complet et que, les analyses ultérieures ne visant que des systèmes ADAC limités, les questions concernant l'importance de l'exploitation ne sont pas évoquées.

Quant aux coûts d'infrastructure, il fut demandé pourquoi ces coûts n'étaient pas réduits par les "redevances d'utilisation" perçues par suite de l'exploitation des installations. Il y avait là deux questions principales. D'abord, pourquoi les coûts annuels des installations de stationnement ne seraient-ils pas couverts par les revenus supplémentaires fournis par les usagers du stationnement? Deuxièmement, pourquoi des frais d'aéroports supplémentaires causés par la création d'un système ADAC ne seraient-ils pas réduits par les sommes que ce système fournirait à titre de droits d'atterrissage et d'utilisation du terminal?

En ce qui concerne la compensation du revenu par le coût des installations de stationnement, le Dr Swoveland a expliqué que ces revenus concernaient beaucoup plus le facteur recettes de l'équation que le facteur coût, et que les bénéfices étaient évalués d'une façon différente, c'est-à-dire, en termes de gains de temps par les passagers. Il a suggéré par ailleurs que les droits de stationnement n'influaient pas directement sur le coût du service, ni sur les bénéfices que celui-ci pouvait engendrer. Selon lui, si l'on calculait le coût d'infrastructure une fois comptés les revenus engendrés, les bénéfices seraient comptés deux fois.

Le Dr Swoveland a classé les droits d'atterrissage et d'utilisation du terminal comme des paiements de transfert qui concernent plus la question de savoir qui paie les installations que celle de déterminer le prix de revient de la

25 Transcription, Volume 2, page 228.

option of continued use of Toronto Island Airport for general aviation only.[25]

8.1.3 Concerns

In respect of the dollar evaluation of the various costs and benefits, a number of concerns were raised which are reviewed in this section. It is recalled that the analysis under consideration is for a major STOL system and since subsequent analyses were conducted for limited STOL systems, concerns related to the size of operation are not addressed.

In respect of the infrastructure costs, it was questioned why these costs were not reduced by the 'user charges' generated as a consequence of the facilities' operation. In this regard there were two principal questions. First, why were the annual costs of providing parking facilities not offset by the additional parking revenues which could be expected? Second, why were the additional airport costs incurred because of the development of a STOL system not reduced by the additional landing fees and terminal charges generated by STOL.

With respect to the revenue offset against the cost of providing parking facilites, Dr. Swoveland explained that those revenues were related more to the revenue side of the equation than to the cost side and that the benefits were estimated in a different way; that is, in terms of travel time-savings. The parking charges, he suggested, did not directly bear upon the cost of providing the service nor upon the benefits that were derived from the service. To calculate the infrastructure cost net of derived revenue would, in his opinion, represent a double counting of the benefit.

Dr. Swoveland characterized landing fees and terminal charges as transfer payments which bear more on the question of who is paying for the facility rather than what it costs to provide and operate the facility. Such concerns,

25 Transcript Vol. 2, page 228.

création et de l'exploitation de ces installations. De telles questions, a-t-il poursuivi, sont plus l'affaire d'une analyse financière plutôt qu'économique, cette dernière ne concernant que le coût total de la création et de l'exploitation des installations d'une part et les bénéfices engendrés par ces services d'autre part. Les droits perçus auprès des usagers, par exemple les billets, n'influencent ni les coûts ni les bénéfices.

Le coût d'opportunité évalué dans le cas des terrains de l'aéroport de l'île de Toronto a également soulevé quelques questions. On a allégué lors de l'examen contradictoire que la ville de Toronto avait décidé la poursuite des activités d'aviation générale à l'aéroport de l'île de Toronto. Il a été ajouté en conséquence, et le Dr Swoveland s'est rallié à cette opinion, que la question du coût d'opportunité concernant les terrains n'était plus en rapport avec l'analyse si la comparaison portait sur l'option de la poursuite des activités d'aviation générale dans l'aéroport.

Il fut également expliqué qu'aucune réserve n'avait été faite concernant le coût d'opportunité des terrains du parc de stationnement de Victoria car on estimait dans l'étude originale que, mis à part trois acres, la propriété en question n'avait aucune valeur commerciale. Cela reviendrait plus cher de la préparer à d'autres utilisations que d'acheter des terrains déjà prêts à la construction.

Une troisième question concernait la validité de la méthode utilisée pour mesurer l'augmentation des frais de transport. Canavia, dans plusieurs de ses réponses, a précisé qu'un monopole de transport public ou privé peut entreprendre logiquement une telle évaluation mais que, dans une situation où le système de transport repose sur la libre concurrence comme c'est le cas du Canada (tel que le prescrit la *Loi nationale sur les transports*), c'est au public qu'il revient de déterminer le mode de transport qu'il souhaite en fonction de ses propres priorités. Dans un milieu de libre concurrence, ce sont les décisions des voyageurs qui déterminent le coût relatif du transport par rapport aux bénéfices relatifs. On a également avancé que si le système d'évaluation de "l'augmentation des coûts de transport" avait été utilisé pour décider de la création d'un système de transport aérien au Canada, ce pays en serait toujours dépourvu.

he continued, would be a proper consideration of financial analysis, if not economic analysis, which considers only the total cost of providing and operating facilities, on the one hand, with the benefits derived from provision of those services on the other hand. User charges, like air fares, don't directly bear upon either the costs or the benefits.

The opportunity cost evaluated for the Toronto Island Airport lands was also the subject of some questioning. It was pointed out in cross-examination that the City of Toronto had resolved to maintain Toronto Island Airport for general aviation purposes. As a consequence it was suggested, and Dr. Swoveland concurred, that the question of the opportunity cost of the land was no longer relevant to the analysis if the comparison was with the option of continued use of the airport for general aviation.

It was also explained that no provision had been made for the opportunity cost of lands at Victoria Carpark because it was estimated in the original study that for all but three acres of land, the land had no commercial value. It would cost more to prepare the site for other uses than it would to purchase land outright which was al ready suitable for building.

A third concern related to the validity of the 'exercise' employed to measure increased transportation costs. It was the contention of Canavia, expressed in several of its replies to intervenors, that whereas a Government or private enterprise transport monopoly might reasonably undertake such an assessment, in a situation where there is a transportation system based on market competition as in the case of Canada, as mandated by the *National Transportation Act*, it is for the travelling public to determine based on its own priorities whether to patronize one mode of transportation or another. It is the decisions of the travelling public which, in a competitive environment, determine the relative transportation cost versus the relative benefits derived. It was further argued that if the 'increased transportation cost' accounting system had been utilized to decide whether or not to introduce an air transportation system in Canada, the country would still have no air transportation system.

Finalement, on a mis en doute le fait que l'on n'ait pu identifier aucun désavantage pour les passagers en correspondance utilisant des vols conventionnels suite à la réduction du niveau de service. Le Dr Swoveland a expliqué que, dans le rapport original, ce désavantage était considéré comme une compensation de l'augmentation de la fréquence des services combinés de vols ADAC et conventionnels. En tout cas, l'équilibre des deux effets fut subjectivement considéré comme un bénéfice secondaire du service ADAC.

8.2 Analyses de coûts-avantages des systèmes ADAC limités

Les analyses détaillées dans le tableau 8.2 concernent les principaux coûts et bénéfices liés à la création des systèmes ADAC limités proposés par les divers candidats.

8.2.1 Évaluation des coûts et des avantages

Le Dr Swoveland a expliqué qu'il a dû faire les suppositions suivantes lors de ses analyses:

1. Les services ADAC seraient exploités à partir du parc de stationnement Victoria, de l'aéroport de l'île de Toronto et de l'aéroport international d'Ottawa. Dans le cas de Canavia, l'option de l'aéroport Dorval a été retenue également.

2. Les prévisions du volume de passagers figurant dans les demandes des compagnies aériennes remises à la Commission canadienne des transports et concernant la première ou la deuxième année d'exploitation avaient été supposées demeurer constantes dans l'avenir.

3. Les coûts d'infrastructure (capital et exploitation) ont été définis à partir des estimations de coûts faites par l'Administration canadienne du transport aérien et déposées auprès de la Commission canadienne des transports (pièce T8-A). Les estimations de coûts concernaient des installations simples, efficaces et peu onéreuses adaptées à l'exploitation d'un système ADAC limité.

4. Aux coûts d'exploitation de l'aéroport ont été ajoutés ceux des services de trafic aérien tirés de l'analyse originale.

Finally, the fact that there was no identified disbenefit associated with the reduced level of service to connecting CTOL passengers was questioned. Dr. Swoveland explained that in the original report, this disbenefit was considered to be an offset against the benefit of increased frequency of the combined CTOL and STOL services. In any case, the balance of the two effects was subjectively considered to be a secondary benefit of the STOL service.

8.2 Cost-Benefit Analyses for the Proposed Limited STOL Systems

The analyses detailed in Table 8.2 examine the principal economic costs and benefits associated with the limited STOL systems proposed by the several applicants.

8.2.1 The Estimation of Costs and Benefits

In carrying out these analyses Dr. Swoveland explained that the following assumptions were made:

1. Stol services would be provided from Victoria Carpark, Toronto Island Airport and Ottawa International Airport. For Canavia the option of using Dorval airport was also considered.

2. The forecasts of first or second year passenger volumes contained in the air carrier's applications filed wih the Canadian Transport Commission were assumed to remain constant from year to year.

3. Infrastructure costs (both capital and operating) were developed from cost estimates prepared by the Canadian Air Transportation Administration and filed with the Canadian Transport Commission (Exhibit T8-A). The cost estimates reflected simple, efficient and low-cost facilities appropriate to a limited STOL operation.

4. To the airports operating costs were added the costs of air traffic services which were obtained from the original analysis.

5. À l'aéroport de l'île de Toronto, les coûts en infrastructure (capital et exploitation) ne reflètaient que les augmentations des coûts prévus pour l'utilisation permanente de l'aéroport dans le cadre d'activités d'aviation générale. Dans cette évaluation concernant l'aéroport de Toronto, on a inclus un tunnel pour piétons équipé d'escalateurs mais non un trottoir roulant.

6. Dans les offres étudiées, on a supposé l'utilisation permanente de l'aéroport de l'île de Toronto par les services d'aviation générale, c'est-à-dire qu'il n'était envisagé aucun coût d'opportunité pour les terrains de l'aéroport de l'île de Toronto.

7. Les coûts propres à la création d'installations à long terme au parc de stationnement Victoria ont été utilisés, c'est-à-dire le schéma B de la pièce T8-B plutôt que le schéma A concernant des installations provisoires.

8. On a considéré que toutes les propositions supposant l'utilisation du parc Victoria gêneraient l'installation des lignes électriques d'Hydro Québec.

9. Le calcul des coûts de transport majorés a été effectué selon la méthode utilisée dans l'étude originale. L'abandon des autres modes de transport par les passagers de l'ADAC, par itinéraire, a été supposé identique à celui prévu dans l'étude originale.

10. Lors du calcul des gains de temps, on a réduit de cinq minutes le temps moyen passé dans les installations de l'adacport avant le départ, par rapport au temps prévu dans l'étude originale.

11. Les bénéfices industriels n'ont pas été évalués.

8.2.2 Conclusions

En ce qui concerne les analyses, le Dr Swoveland a calculé la différence entre les coûts et les bénéfices économiques quantifiés et a obtenu un chiffre de l'ordre de $46 à $51 millions.

Il a résumé ses conclusions de la façon suivante:

5. At Toronto Island Airport, infrastructure costs (both capital and operating) reflected only incremental costs over and above the costs estimated for continued use of the airport by general aviation. Included in the Toronto estimates was a provision for a pedestrian tunnel including escalators but not a moving walkway.

6. For the proposals considered, the continued use of Toronto Island Airport by general aviation was assumed, that is, no opportunity cost for Toronto Island Airport lands.

7. Costs appropriate to a long term facility at Victoria Carpark were used, that is, Scheme B in Exhibit T8-B as opposed to Scheme A for a temporary facility.

8. All proposals which involved the use of Victoria Carpark were assumed to interfere with the powerlines of Hydro Quebec.

9. The calculation of increased transportation costs was completed in the same manner as in the original study. The relative diversions of traffic from the various modes, by route, were assumed to be the same as in the original study.

10. In calculation of the travel time-savings, the estimated average time spent in the Stolport facilities prior to departure was reduced by five minutes from the estimated value in the original study.

11. Industrial benefits were not estimated.

8.2.2 Conclusions

In respect of these analyses, Dr. Swoveland calculated the difference between quantified economic costs and benefits to be in the order of $46 to $51 million.

He summarized his findings in the following manner:

> Bien que les bénéfices industriels n'aient pas été évalués, l'auteur pense que ceux-ci seront inférieurs à $10 millions. La conclu sion de cette analyse est donc qu'aucun des services ADAC limités proposés ici ne peut être justifié sur le plan économique [26]

Il a toutefois déconseillé l'utilisation de ce type d'analyse dans le but de faire un choix entre les différents services ADAC limités. Les différences en matière de rentabilité, a-t-il expliqué, sont entièrement dues aux prévisions du nombre de passagers par itinéraire. Les trois transporteurs, a-t-il ajouté, prévoient l'achat du même nombre d'avions mais, du fait que chacun de ces transporteurs peut décider d'affecter ultérieurement des nombres différents d'appareils aux diverses lignes, il est impossible de tirer une conclusion quant à la valeur économique des propositions.

8.2.3 Questions

En ce qui concerne les analyses coûts-avantages visant les propositions des candidats, un certain nombre de questions ont été posées en plus de celles déjà présentées au sujet du système ADAC complet.

On a tout d'abord suggéré que si les propositions des candidats à l'exploitation du service ne comprenaient pas le tunnel, cette dépense devrait être défalquée du coût d'infrastructure. Le Dr Swoveland a répondu que, ceci étant le cas, tous les bénéfices et les coûts devraient être repensés; par exemple, ceci pourrait affecter le gain de temps des voyageurs.

Deuxièmement, on a demandé au Dr Swoveland si sa révision des coûts tenait compte de la réduction des coûts d'exploitation et d'entretien des aéroports conventionnels par suite de l'exploitation d'un service ADAC bien développé. Sa réponse fut négative. Alors qu'il travaillait à l'étude originale, les responsables de l'aménagement des aéroports l'avertirent de l'influence négligeable que pouvait avoir sur les dépenses d'exploitation et d'entretien des aéroports conventionnels le détournement des passagers vers un service ADAC.

---

26 Pièce T8-A, C. Swoveland, "Analyses de rentabilité révisées concernant les systèmes ADAC dans le corridor Québec-Windsor", Quantalytics 1980, tableau 7, page 17.

> Although industrial benefits have not been estimated, it is the view of the author that they probably would be less than $10 million. It is therefore the conclusion of this analysis that none of the proposed limited STOL services can be justified on economic grounds.[26]

He cautioned, however, against the use of this type of analysis to discriminate among the proposed limited STOL services. The differences in the estimated costs and benefits, he explained, were entirely related to the passenger forecasts by route. All three carriers, he explained, propose to acquire the same number of aircraft and because the carriers might later decide to assign different numbers of aircraft to different routes, one cannot draw any conclusions as to which proposals would be best on economic grounds.

8.2.3 Concerns

With respect to the cost-benefits analyses conducted on the applicants' proposals, a number of concerns were expressed over and above those already documented for the major STOL system.

First, it was suggested that if the applicants' proposals for operating the service did not include the tunnel then that expense should be subtracted from the infrastructure cost. Dr. Swoveland replied that if this were the case all benefits and costs would have to be rethought; for example, travel time-savings would be affected.

Second, Dr. Swoveland was asked whether in making his cost revision he had taken into consideration reduced operating and maintenance costs at existing CTOL airports as a result of the operation of the mature STOL service. His reply was in the negative. While working on the original study he was informed by airport planners that there would, in fact, be a negligible effect on operations and maintenance expenses at the conventional airports on account of the diversion of passengers to the STOL service.

---

26 Exhibit T8-A, C. Swoveland, Revised Benefit-Cost Analyses of Dash-7 STOL systems in the Quebec-Windsor Corridor, Quantalytics 1980, Table 7, p. 17.

8.3 Analyse des coûts-avantages d'un système ADAC limité

Transports Canada a préparé une analyse des coûts-avantages du système ADAC limité en question dans son rapport de 1980 intitulé "Rapport sur la création d'un service ADAC Dash-7 limité à partir de l'île de Toronto". Cette analyse admettait que le système ADAC limité différerait sensiblement du système complet envisagé dans le rapport de 1978 et que, en conséquence, sa structure de coûts-avantages serait également différente.

Du fait que l'aéroport de l'île de Toronto devait poursuivre ses activités d'aéroport public par suite d'une décision du gouvernement fédéral, du gouvernement de l'Ontario et de la ville de Toronto, Transports Canada a jugé utile de comparer les conséquences économiques de la création d'un service ADAC à l'option de la poursuite des activités d'aviation générale à l'aéroport. Ainsi, comme dans le cas des analyses étudiées en détail dans la section 8.2, on a considéré qu'il n'existait aucun coût d'opportunité pour les terrains de l'aéroport de l'île de Toronto.

De plus, cette analyse économique d'un système limité partait du principe que le volume de passagers ADAC resterait constant d'année en année.

Pour plus de clarté, rappelons que l'analyse coûts-avantages présentée par Transports Canada lors des audiences était calculée en dollars de 1979. Les coûts et bénéfices du tableau 8.3 ont été chiffrés en dollars de 1980 en multipliant par 1.1, c'est-à-dire selon un taux d'inflation de 10%.

8.3.1 Différences entre les analyses économiques de Transports Canada et du Dr Swoveland

L'analyse économique effectuée par Transports Canada était, dans sa conception même, similaire à celle du Dr Swoveland figurant au tableau 8.2. Comme il a été indiqué lors des audiences, il existe toutefois des différences sensibles dans le détail de ces analyses. Plusieurs de ces différences importantes figurent ci-dessous.

1. L'analyse de Transports Canada suppose l'utilisation de dix avions, alors que celle du Dr Swoveland en prévoit huit.

8.3 Cost-Benefit Analysis for a Limited STOL System

Transport Canada had prepared a cost/benefit analysis for the limited STOL system contemplated in its 1980 report entitled "Report on the Proposed Establishment of a Limited Toronto Island Based Dash-7 STOL Service." This analysis recognized that the limited STOL system would differ significantly from the large scale system considered in the 1978 report, and as result the costs and benefits associated with the limited system would also be different.

Because it had been decided by the Federal, Ontario and City of Toronto governments that Toronto Island Airport should be maintained as a public airport, it was considered appropriate by Transport Canada to compare the economic implications of STOL with those of the option of retaining the airport for general aviation. Hence, as with the analyses detailed in Section 8.2 there was assumed to be no opportunity cost for the Toronto Island Airport lands.

Moreover, this economic analysis of a limited system assumed that the STOL passenger volumes remained constant from year-to-year.

As a point of clarification it is reminded that Transport Canada's cost/benefit analysis presented at the hearing was expressed in 1979 dollars. Costs and benefits in Table 8.3 have been factored to 1980 dollars by multiplying by 1.1, assuming a 10% inflation rate.

8.3.1 Differences Between the Economic Analyses of Transport Canada and Dr. Swoveland

The economic analysis conducted by Transport Canada was in a conceptual sense similar to the analyses of Dr. Swoveland documented in Table 8.2. As pointed out at the hearing, there are however, substantive differences in the detail of the analyses. A number of the important differences are listed below.

1. The Transport Canada analysis contemplated the use of 10 aircraft compared to 8 in Dr. Swoveland's.

2. L'analyse de Transports Canada n'a pas envisagé le trafic ADAC entre Dorval et Ottawa alors que c'était le cas dans l'analyse du Dr Swoveland concernant la candidature de Canavia.

3. Les coûts en capital concernent deux années dans le rapport de Transports Canada contre une année dans celui du Dr Swoveland.

4. L'analyse de Transports Canada ne suppose aucun coût annuel supplémentaire lié au contrôle du trafic aérien à l'aéroport de l'île de Toronto, ni aucune prévision de ces coûts au parc de stationnement Victoria.

5. L'analyse de Transports Canada n'a pas évalué les coûts liés au projet d'Hydro Québec.

6. Les temps moyens d'occupation des terminus avant le départ ont été réduits de dix minutes à l'aéroport de l'île de Toronto et à l'adacport Victoria alors qu'ils avaient été réduits de cinq minutes seulement dans les analyses du Dr Swoveland.

Si l'on effectue une comparaison avec l'analyse économique de 1978 d'un système ADAC complet, on constate que certaines modifications figurent dans l'analyse de 1980 et non dans celle du Dr Swoveland. Parmi ces modifications citons les suivantes:

1. la valeur du temps des passagers provenant des moyens de transport de surface et attirés par le service ADAC a été réduite de 40%, en termes réels, sur les lignes Montréal-Toronto et Toronto-Ottawa; et

2. le bénéfice obtenu par la réduction du retard et de l'encombrement dans les aéroports conventionnels, a été reduit par suite de la rectification d'une "erreur" dans l'analyse originale.

Aucune évaluation définitive ne concerne les bénéfices de l'industrie aérospatiale. L'évaluation originale exprimée en dollars de 1980 serait d'environ $60.5 millions.[27] Toutefois, le rapport

[27] Cette évaluation des bénéfices de l'industrie aérospatiale est différente de celle de la Section 8.1.1.7. Cette différence est vraisemblablement due au choix des facteurs utilisés respectivement par Transports Canada et le Dr Swoveland pour mettre à jour les valeurs de 1976.

2. The Transport Canada analysis did not assume STOL traffic between Dorval and Ottawa whereas in Dr. Swoveland's analysis of Canavia's application using Dorval, STOL traffic between Dorval and Ottawa was assumed.

3. Capital costs were discounted 2 years in the Transport Canada report compared to 1 year in Dr. Swoveland's.

4. Transport Canada's analysis assumed no additional annual costs associated with air traffic control at Toronto Island Airport nor a provision for these costs at Victoria Carpark.

5. The Transport Canada's analysis did not estimate the costs associated with the Hydro Quebec project.

6. Average terminal occupancy times prior to departure were reduced by 10 minutes at both Toronto Island Airport and Victoria Stolport compared to a 5 minute reduction in Dr. Swoveland's analyses.

In comparison to the 1978 major STOL economic analysis certain changes were affected in the 1980 analysis which were not made in Dr. Swoveland's. Among such changes:

1. the value of time for passengers diverted to STOL from surface modes on the Montreal-Toronto and Toronto- Ottawa routes was reduced in real terms by 40%, and

2. the benefit associated with reduced delay and congestion at conventional airports was reduced in line with an 'error' discovered in the original analysis.

No definitive estimate was made of aerospace industry benefits. The original estimate expressed in 1980 dollars would be approximately $60.5 million.[27] But, the report argued,

[27] This estimate of aerospace industry benefit varies from that estimated in Section 8.1.1.7. Presumably, the difference is explained by the different factors used by Transport Canada and Dr. Swoveland to inflate the 1976 values forward.

a avancé que, par suite de la différence considérable entre ce système et le système ADAC complet et du fait de l'évolution de la situation des ventes du Dash-7 depuis 1976, que rien ne permettait de supposer que l'analyse originale était toujours valable. Dans le tableau 8.3, cette valeur de $60.5 millions a servi à représenter le bénéfice "maximum" de l'industrie aérospatiale.

Le minimum a été représenté par le bénéfice net de la vente de dix avions utilisés pour ce service. Le bénéfice économique net de la vente de dix avions dans le pays a été évalué à environ $6.5 millions.

8.3.2 Conclusions

La différence entre les coûts et avantages quantifiés dont fait état le rapport de Transports Canada de 1980, s'élève, selon le cas, à 29 ou à 39 millions de dollars. En se fondant sur cette constatation, le rapport a été conclu comme suit:

> En résumé, on ne peut, faute d'une estimation précise des avantages qu'en retirerait l'industrie aérospatiale, tirer de conclusions précises au sujet des conséquences économiques du service ADAC proposé par comparaison avec ceux des avantages qui résultent de la poursuite de l'utilisation exclusive de l'aéroport de l'île de Toronto pour l'aviation générale. Si les avantages qui en résulteraient pour l'industrie aérospatiale étaient aussi importants qu'on l'a estimé précédemment, c'est-à-dire s'ils devaient représenter 60.5 millions de dollars 1980, les deux possibilités pourraient se justifier d'un point de vue économique. D'autre part, si ces avantages ne devaient être constitués que par la vente de dix avions supplémentaires, aucune de ces possibilités ne pourrait se justifier en termes d'analyse économique des coûts et des avantages.

8.3.3 Éclaircissement et préoccupations

En réponse aux questions qu'on lui posait, M. Potvin a apporté un certain nombre d'éclaircissements au sujet de l'analyse coûts-avantages. Tout d'abord, les installations envisagées pour l'aéroport de l'île de Toronto seraient conçues de façon à recevoir annuellement 440,000 passagers. Si, de ce fait, le service ADAC envisagé devait être exploité aussi bien entre Toronto et Montréal qu'entre Toronto et Ottawa,

because the proposed system would differ substantially from the large scale STOL system and because the situation involving Dash-7 sales has changed since 1976, there was no basis for assuming that the original estimate should hold. In Table 8.3 this value of $60.5 million was used to represent the 'maximum' aerospace industry benefit.

The minimum was represented by the net benefit of the sale of 10 aircraft required for the service. The net economic benefit from the sale of 10 aircraft domestically was estimated at approximately $6.5 million.

8.3.2 Conclusions

The difference between the quantified costs and benefits in the 1980 Transport Canada report, depending upon the option, amounted to $29 or, to $39 million. On the basis of this finding the report concluded as follows:

> In summary, without a precise estimate of the aerospace industry benefits, no definite conclusion can be reached concerning the economic effects of the proposed STOL service, as compared with those associated with the continued use of Toronto Island Airport for general aviation only. If the aerospace industry benefits were as large as estimated previously i.e., 60.5 million in 1980 dollars, both options could be supported on economic grounds (over continued general aviation only at Toronto Island Airport). On the other hand, if this benefit were simply the result of the sale of ten additional aircraft, neither option could be justified in terms of an economic cost-benefit analysis.

8.3.3 Clarification and Concerns

Under questioning Mr. Potvin clarified certain aspects of the cost-benefit analysis. First, the facilities contemplated for Toronto Island Airport would be designed to handle in the order of 440,000 passengers annually. As a result, if the proposed STOL service were to be operated both between Toronto-Montreal and Toronto-Ottawa, the size of the STOL facility would limit the service to approximately 25% of the local air

les dimensions de cette installation pour avions ADAC limiteraient le service à une part du marché aérien local qui serait d'environ 25% en 1981 et n'atteindrait plus que 20% en 1986.

D'autre part, le témoin a confirmé qu'un système ADAC limité exploité à partir de l'aéroport de l'île ne devrait pas avoir de répercussions importantes sur le problème de l'encombrement à Malton. C'est l'aérogare numéro un (pour les vols internationaux) qui, étant encombré, pose le problème le plus délicat et la diminution de trafic pendant les heures de pointe que permettrait l'ADAC aurait des conséquences sur l'aérogare numéro deux.

M. Potvin s'est déclaré d'accord sur le fait que le rapport de 1980 passe sous silence la question du déplacement des lignes électriques de Montréal. Le témoin ne savait pas quelles sommes supplémentaires devaient être prévues à ce sujet mais il s'est déclaré d'avis que le parc de stationnement Victoria donnerait lieu à certaines dépenses supplémentaires, au titre du zonage aéronautique et de l'acquisition du terrain par exemple.

Par ailleurs, M. Potvin ne pouvait admettre que l'on doive faire jouer un coût d'opportunité dans l'aménagement des terrains du parc Victoria. On avait émis l'idée que puisqu'il n'était plus nécessaire de procéder à des travaux d'excavation dans ce parc (du fait qu'un réseau de canalisations pouvait résoudre le problème du gaz méthane), la valeur de ces terrains devrait être supérieure à celle que lui fixaient les estimations antérieures. De l'avis de M. Potvin, cette nouvelle solution n'avait rien modifié à l'évaluation puisque l'évaluation avait été faite dans le contexte d'une utilisation extensive plutôt qu'intensive du terrain.

On a suggéré à M. Potvin que si le carnet de commandes de de Havilland était déja rempli à long terme; que si elle envisagée d'instituer trois équipes de travail en raison de l'importance de ses commandes; et que si elle considérait une commande portant sur huit avions comme intéressante, mais sans plus; alors, les avantages pour l'industrie pourraient être convenablement évalués comme se trouvant au bas de l'échelle. M. Potvin n'a pu se déclarer d'accord avec cette proposition; pour lui, la question importante était celle de savoir si en 1982 la société aurait un carnet de commandes rempli pour les trois, quatre ou cinq années à venir.

passenger market in 1981, decreasing to 20% of the local market in 1986.

Second, he confirmed that a limited STOL system operated from the Island Airport was not expected to have a major impact on congestion at Malton. In respect of the terminal buildings it is congestion in Terminal One (for international flights) which is the largest problem and the reduction in peak-hour traffic afforded by STOL will impact on Terminal Two.

Mr. Potvin agreed that the 1980 report did not address the question of the relocation of hydro lines in Montreal. He did not know what additional cost would have to be added but did comment that there were going to be some additional costs related to Victoria Carpark, for example, costs associated with land acquisition and aeronautical zoning.

On the other hand, Mr. Potvin could not agree that there should be an opportunity cost charged against the Victoria Carpark lands. It had been suggested that since it was no longer necessary to excavate Victoria Carpark, because a gas collection system could control the methane gas problem, then the value of said lands was increased over the earlier estimates. It was Mr. Potvin's option that this new finding would not change the evaluation at all, since it was made in the context of extensive and not intensive land-uses.

It was suggested to Mr. Potvin that if de Havilland were sold out as far ahead as possible; that if it planned to go to a 3-shift system because of the volume of orders; and if it viewed the order at 8 aircraft as a nice order, but not with much other value; then the industrial benefits should be properly assessed at the low end of the scale. Mr. Potvin could not agree with this proposition. To him the critical question was whether in 1982 the company would be sold-out for the next 3, 4 or 5 years.

L'idée a cependant été admise que si huit avions seulement devaient être vendus les avantages industriels devraient être ré-évalués en fonction d'une réduction de 20%.

8.4 Le témoignage d'Hydro Québec et de de Havilland

Parmi les différences entre les analyses de coûts-avantages effectuées au sujet des systèmes ADAC limités il y a eu celles qui se rapportaient (1) aux estimations de coûts du projet de l'Hydro Québec à Montréal et (2) aux bénéfices industriels résultant de la vente des avions Dash-7. Dans ces deux cas, le témoignage des parties concernées est peut-être instructif.

8.4.1 Le témoignage de l'Hydro Québec

M. Bélanger, de l'Hydro Québec, a expliqué qu'afin d'envoyer davantage de courant au centre-ville de Montréal, il fallait y installer des câbles électriquees supplémentaires. La ligne envisagée, d'un kilomètre de long, passerait au nord du parc de stationnement Victoria et si l'on décidait d'aménager l'adacport à cet endroit, le coût d'enfouissement du câble s'élèverait à environ 10 millions de dollars (ce chiffre, a indiqué le témoin, a été avancé en l'absence d'une étude détaillée des frais réels). On a également expliqué que la construction de la ligne envisagée devait commencer en novembre 1980, de façon que le service puisse être assuré dès mai 1981, et que tout changement de programme devait donner lieu à une notification à Hydro Québec des nouvelles dispositions de zonage au moins quatre ans à l'avance. Même en tenant compte de l'expérience des ingénieurs de l'Hydro Québec, le témoin ne pensait pas que le retard de construction de quatre ans résultant de l'aménagement de l'adacport pourrait être réduit de plus d'un mois ou deux.

Tel qu'il le voyait, le problème se posait en termes de dépenses. Il n'y avait eu aucune confirmation disant qu'un adacport serait construit à cet endroit. Au sujet de sa position, la seule réponse de Transports Canada à l'Hydro Québec a été que l'endroit était "intéressant et qu'il présentait de bonnes possibilités". Par conséquent, l'Hydro Québec avait hésité à dépenser 10 millions de dollars pour un kilomètre de ligne et n'avait pas effectué les études détaillées nécessaires à ce travail de fouilles.

It was accepted however that if only 8 aircraft were to be sold the low end of the range of industrial benefits would be reduced by 20%.

8.4 The Evidence of Hydro-Quebec and de Havilland

Among the differences between the cost-benefit analyses conducted for the limited STOL systems were differences related to (1) the estimated costs of the Hydro-Quebec project in Montreal and (2) the industrial benefits associated with the sale of Dash-7 aircraft. In these two respects, the evidence of the concerned parties is perhaps instructive.

8.4.1 The Evidence of Hydro-Quebec

Mr. Bélanger of Hydro-Quebec explained that in order to provide increased output to downtown Montreal, it was necessary to install electrical cable within the downtown area. One kilometre of the proposed line would pass north of Victoria Carpark and if a decision were taken to develop a Stolport facility on that site the cost of burying the cable would amount to approximately $10 million. (This number, he indicated, was put forward without the benefit of detailed investigations into the costs involved). It was also explained that construction on the proposed line was slated to begin in November 1980 so that service could commence on May, 1981, and that any change in plans would require that Hydro-Quebec be notified of new zoning by-laws at least 4 years in advance. Even considering the expertise of the Hydro-Quebec engineers, he did not believe that the 4 year construction delay caused by developing the STOL facility could be reduced by more than a couple of months.

The problem as he saw it was one of costs. There had been no confirmation in 10 years that a Stolport would be built on that site. In respect of its position, Transport Canada's only response to Hydro-Quebec was that the site was "an interesting one offering good potential." Consequently Hydro-Quebec had hesitated to spend $10 million for one kilometre of line and had not carried out the detailed design engineering work necessary for the underground facility.

M. Bélanger a également déclaré que si les services n'étaient pas en place en mai 1981 (ce qui ne serait pas possible si l'adacport était construit à cause des quatre années de préavis exigé avant le début de toute construction) l'Hydro Québec devrait alors entreprendre d'autres travaux pour pouvoir alimenter la ville. Le coût de ces travaux, effectués à titre temporaire, devrait être ajouté au coût de 10 millions de dollars de la ligne souterraine.

8.4.2 Le témoignage de de Havilland

M. Sanford, président et administrateur en chef de de Havilland, a fait connaître la position de sa société en ce qui concerne les prétendus avantages qui résulteraient de la mise au point d'un système ADAC limité.

Comme on lui demandait d'indiquer si le peu de ventes qui avaient été réalisées au Canada avait eu des conséquences défavorables sur les ventes du Dash-7 à l'étranger, il a fait la réponse suivante:

> Il est difficile de dire s'il en a été ainsi. Pour être plus précis notre travail en a été rendu très difficile; notamment il y a environ un an, je me souviens que, aux Bahamas, nous nous opposions à la concurrence pour vendre six Dash-7 et nous n'avons pas enlevé l'affaire. Notre concurrent avait fait remarquer que le gouvernement canadien ne soutenait pas le progamme. En fait, il avait donné à penser que le gouvernement canadien était sur le point d'annuler le programme. Nous avons essayé tant que nous avons pu d'utiliser toutes sortes d'informations mais dans ces pays beaucoup de gens ne comprennent pas que l'avion ne soit pas en service chez nous.[28]

À la question: "Les demandes de permission d'exploitation du Dash-7 sont-elles aussi importantes pour vous maintenant qu'elles l'étaient il y a un an ou deux?", M. Sanford a répondu:

> Pour être parfaitement honnête avec vous, elles ne le sont pas ... nous voyons les choses différemment même si nous avons vendu ces avions. Laissez-moi seulement vous dire qu'il est très important ... tout

28 Transcription, Vol. 10 (a), page 1913.

It was also the evidence of Mr. Bélanger that if the services were not in place for May 1981 (which would not be possible if the Stolport were to be built because of the expected four year constuction delay) then Hydro-Quebec would have to undertake other temporary projects in order to ensure services to the city. The cost of the temporary projects would have to be added to the $10 million cost for the underground line.

8.4.2 The Evidence of de Havilland

Mr. Sanford, the President and Chief Executive Officer of de Havilland, addressed de Havilland's position in respect of the alleged benefits which would accrue from the development of a limited STOL system.

He was asked to comment on whether or not the low level of domestic sales had 'hurt' the sales of the Dash-7 internationally. He replied as follows:

> To say it has hurt is tough. To be more specific, it made a very, very difficult job, particularly a year or so ago ... I recall particularly in the Bahamas where we were competing for six Dash-7's, we did not get the business. Our competitor pointed out that the Canadian Government was not supporting the program. In fact, suggested that the Canadian Government was about to cancel the program. We tried using all kinds of information we could, but to many of these countries, they don't understand when the airplane is not in use in your (own) country.[28]

In response to the question, "are the applications for permission to obtain the use of the Dash-7 as important to you now as they were a couple of years ago," Mr. Sanford replied:

> To be perfectly honest with you they are not... we have gone out in spite of that having sold these airplanes. Just let me state that (if) it is extremely important... first of all in the very simple terms I have mention-

28 Transcript Vol. 10(a) page 1913.

d'abord, pour dire les choses très simplement, d'essayer comme je l'ai mentionné de faire démarrer la chaîne d'assemblage avec trois par mois, ce qui donnerait trois mois de travail à l'usine ... nous ne sommes pas différents d'une société dont le but est normalement de produire; certainement, c'est très important pour nous. Donc, en fait d'aide à notre société sur le marché mondial ... le Dash-7 pourrait montrer ce qu'il peut faire; c'est un ADAC, il peut décoller et atterrir court, il utilise le système d'atterrissage par micro-ondes ... nous continuons donc à penser qu'il est d'une importance vraiment vitale de vendre l'avion, une vente ... qui pourrait nous servir de référence et nous espérons pouvoir un jour aborder le marché mondial.[29]

M. Sanford a également expliqué que selon les derniers chiffres, de Havilland avait 84 avions en commande ou en option, dont 78 pour l'exportation.

8.5 Considérations générales

En concluant ce chapitre, il semble opportun d'apporter certaines précisions sur des détails qu'on doit garder à l'esprit lorsqu'on compare les résultats des diverses analyses de coûts-avantages.

Le rapport 1978 de Transports Canada comporte une importante restriction dont il importe de tenir compte.

> L'étude économique de Transports Canada a conclu qu'il est probable que le coût économique total des deux options envisagées soit supérieur à leurs avantages économiques totaux. Cela signifie qu'à *moins que l'on n'ait fait de grosses erreurs dans la prévision du coût et des avantages*, on ne pourrait étayer la mise en oeuvre d'un service ADAC dans le corridor Québec-Windsor ou d'arguments économiques, compte tenu de l'autre solution de base, qui consisterait à continuer d'offrir le service dans le corridor grâce aux moyens de transport actuels et à aménager un ensemble résidentiel commercial sur l'emplacement de l'aéroport de Toronto Island.[30]

29 Ibid, pages 1915, 1916.

30 Pièce T-8, "L'ADAC et le transport aérien sur de courtes distances au Canada", Transports Canada, 1978, page 54.

ed, trying to put the production line up to three per month, this would mean work for three months in the plant... we are no different than a normal company producing; certainly, this is very important for us. So, in terms of helping us in our market world wide... it really epitomizes what the Dash-7 was intended to do; it uses STOL, it goes in on short take-off and landing, it uses a microwave landing system... so we still think it is very vitally important to sell the aircraft, a sale... we can use (as a show case) and we hope we can move into sales throughout the world.[29]

Mr. Sanford also explained that at last count de Havilland had 84 airplanes on order or on options, of which 78 for export.

8.5 General Considerations

In concluding this chapter it would seem appropriate to document certain of the considerations which must be borne in mind when weighing the conclusions of the various cost-benefit analyses.

The 1978 Transport Canada report pointed out an important caveat which must be taken into account.

> The Transport Canada Economic Study concluded that for both options considered, it is probable that total economic costs exceed total economic benefits. This means that, *barring major errors in estimation of costs and benefits*, a STOL system in the Quebec-Windsor corridor cannot be supported on economic grounds, when compared with the base case alternative: namely, the continuation of service by existing transportation modes in the Corridor and development of the Toronto Island Airport site for market-oriented housing.[30]

29 Ibid, pages 1915, 1916.

30 Exhibit T-8, "STOL and Short Haul Air Transportation in Canada," Transport Canada 1978, page 54.

Une réserve de même nature a été exprimée dans la dernière partie du même rapport.

> Il conviendrait toutefois de traiter cette conclusion avec prudence, étant donné qu'il est impossible de calculer définitivement beaucoup des frais et des avantages en question.[31]

Dans le rapport publié en 1980 par Transports Canada, on insiste sur la nécessité d'interpréter les résultats avec précaution.

> Finalement, on incite le lecteur à la prudence en ce qui concerne les commentaires qui, dans l'étude intitulée "Évaluation économique d'un système ADAC interurbain dans le corridor Québec-Windsor", se rapportent aux difficultés d'estimation de l'augmentation des coûts de transport et de l'intérêt des gains de temps sur le voyage, car ils s'appliquent également à la présente analyse.[32]

Le Dr Swoveland s'est déclaré d'accord avec ces déclarations qui, à son avis, étaient généralement applicables à toute analyse des coûts-avantages.

Au cours du témoignage du représentant de la ville de Toronto, on a cité deux passages d'une directive du Conseil du Trésor.

> Bien employée, l'analyse avantages-coûts peut aider beaucoup le décideur et contribuer à l'utilisation efficace des ressources du pays. Il faut toutefois comprendre qu'elle favorise le jugement, mais qu'elle ne le remplace pas. L'analyse doit faire part au décideur des incertitudes qui planent sur les avantages et les coûts projetés ainsi que de la difficulté, voire de l'impossibilité, de mesurer des coûts et des avantages qui doivent entrer en ligne de compte. Il doit aussi lui donner la sensibilité des résultats à diverses hypothèses. L'analyse doit avant tout être explicite et ouverte, pour que d'autres personnes puissent mettre à l'épreuve, critiquer

A similar *caveat* was expressed in a later section of the same report.

> This conclusion should be treated with care, however, because of the impossibility of measuring definitively many of the costs and benefits involved.[31]

In the 1980 Transport Canada report, the requirement to exercise caution in interpreting the results was repeated.

> Finally, the reader is cautioned that the comments which were in the study, "Economic Evaluation of a Downtown, Inter-City STOL system in the Quebec-Windsor Corridor," concerning the difficulties in estimating increased transportation costs and value of the travel time-savings, apply equally to the present analysis.[32]

Although Dr. Swoveland agreed with such statements it was his opinion that they were true, generally, of any and every costs-benefit analysis.

In the City of Toronto's argument two excerpts from the Treasury Board's Secretariat directive were cited.

> When properly applied, benefit-cost analysis can be of great assistance in the decision-making process and in achieving sufficient use of the nation's resources, but it should be recognized that benefit-cost analysis is an aid to judgement, not a substitute for it. The existence of uncertainties in prespective costing benefits and the difficulty or even impossibility of measuring what might be relevant costing benefits must be brought to the attention of the decision makers. The sensitivity of the results to alternate assumptions must be presented. Above all the analysis must be explicit and open so that other interested parties can test, criticize or

---

31 Ibid, page 62.

32 Pièce TC-1, "Rapport sur le projet de création d'un service ADAC limité par Dash-7 basés sur l'île de Toronto", Transports Canada, 1980, page 39.

31 Ibid, pages 62.

32 Exhibit TC-1, "Report on the Proposed Establishment of a Limited Toronto Island Based Dash-7 STOL Service," Transport Canada, 1980, page 39.

ou réfuter les hypothèses de l'analyste. Dans ces circonstances, les ministres auront toute l'information voulue pour prendre leur décision.[33]

Le représentant de la ville de Toronto a fait valoir que l'analyse coûts-avantages originale (celle qui a inspiré les autres) a été effectuée conformément au "Guide des analyses coûts-avantages" du Conseil du Trésor; que les résultats étaient sujets à une analyse d'adaptation à la réalité; que le rapport avait été discuté en profondeur au Conseil du Trésor, au ministère des Finances, au ministère des Transports, au ministère de l'Industrie et du Commerce, au ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources ainsi qu'au ministère d'État chargé des affaires urbaines; que les premier résultats avaient été disponibles pendant deux ans et qu'il n'y avait pas eu "une supposition critiquée, corrigée ou réfutée d'une manière quelconque."[34]

M. Potvin s'est déclaré d'accord sur le fait que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour assurer l'exactitude de l'analyse originale des coûts et avantages. Mais en même temps il a déclaré qu'il fallait considérer avec prudence les conclusions des études. Pour apprécier les conclusions, a-t-il ajouté, on doit comprendre les suppositions et les difficultés qui sous-tendent l'estimation de certains de ces facteurs.

Les principes que le Conseil du Trésor fixe en fait d'analyse des coûts et des avantages d'un projet, a-t-il commenté, se réfèrent généralement à des détails tels que l'opportunité de construire ou non une aérogare, d'agrandir ou non une piste. De cette façon, a-t-il ajouté, les conclusions inspirent davantage de confiance quant on se trouve en présence d'un nombre limité de facteurs.

refute whatever assumptions are made by the analyst. If this approach is taken, Ministers will have available the most complete information in making their decisions.[33]

It was the submission of the City of Toronto that the original cost-benefit analysis (from which the others derived) was carried out in accordance with Treasury Board's "Benefit-Cost Analyses Guide"; that the results were subject to sensitivity analysis; that the report had been discussed exhaustively within Treasury Board, the Department of Finance, Transport Canada, Industry, Trade and Commerce, Energy, Mines and Resources and the Ministry of State for Urban Affairs; that the initial results have been available for 2 years, and that there has not been "one assumption criticized, corrected or in any way refuted.[34]

Mr. Potvin agreed that every step had been taken within reason to assure the accuracy of the original cost-benefit analysis. But, at the same time he argued for 'prudent caution' in considering the conclusions of the studies. To appreciate the conclusions, he submitted, one must understand the underlying assumptions and difficulties in estimating some of the factors.

The Treasury Board cost-benefit guidelines for the evaluation of projects, he commented, generally refer to such things as whether to construct or not to construct a terminal building; whether or not to expand a runway. In such an environment, he added, when dealing with a limited set of factors, the confidence that one has in the conclusions being valid is much greater.

---

33 Transcription, Vol. 16, pages 2896-2897.

34 Transcription, Vol. 16, page 2897.

33 Transcript, Vol. 16, pages 2896-2897.

34 Transcript, Vol. 16, pages 2897.

TABLEAU 8.1 – TABLE 8.1

Système ADAC complet – Major STOL System

Principaux coûts et avantages économiques[1]
-valeurs actuelles en millions de dollars 1980 -
(la période étudiée est 1980-1994) –
Principal Economic Costs and Benefits[1]
- present values in millions of 1980 dollars -
(planning period is 1980-1994)

	Option à deux adacports - Two Stolport Option	**Option à un adacport - Single Stolport Option**
Coûts économiques chiffrés - Quantified Economic Costs		
Coût d'infrastructures - Infrastructure Costs	73.0	43.0
Coût d'opportunité de l'aéroport de l'île de Toronto (1980-1984) - Opportunity Cost of Toronto Island Airport Site (1980-1994)	44.0	44.0
Coûts de transport majorés - Increased Transportation Costs	86.0 - 146.0	63.0 - 105.0
Coût majoré d'exécution des travaux de l'Hydro Québec - Increased Cost of Hydro Quebec Project	13.0	-
Total des coûts chiffrés - Total Quantified Costs	216.0 - 276.0	150.0 - 192.0
Avantages économiques chiffrés - Quantified Economic Benefits		
Gains de temps de voyage - Travel-Time Savings	77.0 - 133.0	28.0 - 45.0
Avantage pour les aéroports classiques - Moindre encombrement - Benefit to CTOL Airports - Reduced Congestion	5.0 - 9.0	3.0 - 6.0
Total des avantages chiffrés - Total Quantified Benefits	82.0 - 142.0	31.0 - 51.0
Différence entre les coûts et avantages économiques chiffrés - Difference Between Quantified Economic Costs and Benefits	134.0	119.0 - 141.0
Avantage pour l'industrie aérospatiale[2] - Aerospace Industry Benefit[2]	Non estimé Not Estimated	Non estimé Not Estimated

TABLEAU 8.1 (Suite) – TABLE 8.1 (Continued)

Remarques:

1. Les diverses options sont comparées au scénario de base, soit la poursuite des services de transport au moyen des modes existants et l'aménagement urbain de l'aéroport de l'île de Toronto.

2. L'analyse des coûts et avantages du Dr Swoveland ne fait pas état, dans la conversion des chiffres en dollars 1980, des avantages que retirerait l'industrie aérospatiale. Si l'estimation dont ils ont fait l'objet à l'origine était convertie en dollars 1980, ces avantages, représentant $42 millions à l'origine, corespondraient à $61.3 millions. On obtient ce résultat en multipliant les chiffres de 1976 par 1.46, comme dans les autres estimations, le taux d'inflation annuel étant d'environ 10% entre janvier 1976 et janvier 1980.

Source:

Adapté de la pièce T08(A), C. Swoveland, "Analyse revisée des avantages et des coûts des systèmes ADAC Dash-7 dans le corridor Québec-Windsor", Quantalytics, 1980, Tableau 2, page 4

Notes:

1. Options are compared with the "Base-case" option of continued service by existing transportation modes, and the development of the Toronto Island Airport site for housing.
2. The aerospace industry benefit was not of estimated in Dr. Swoveland's conversion the original cost-benefit analysis to 1980 dollars. If the original estimate of $42 million is inflated to 1980 dollars it would amount to a benefit of $61.3 million. This value was calculated by multiplying the 1976 value by 1.46 assuming, as with the other estimates, an annual inflation rate of approximately 10% between Jan./76 and Jan./80.

Source:

Adapted from Exhibit TO8(A), C. Swoveland, Revised Benefit-Cost Analysis of Dash-7 STOL Systems in the Quebec- Windsor Corridor, Quantalytics, 1980, Table 2, page 4.

TABLEAU 8.2 – TABLE 8.2

Systèmes ADAC partiels envisagés – Proposed Limited STOL Systems

Principaux coûts et avantages économiques, par comparaison avec la poursuite exclusive des activités de l'aviation générale à l'aéroport de l'île de Toronto
- valeurs actuelles en millions de dollars 1980 -
(la période étudiée est 1980-1992) –
Principal Economic Costs and Benefits, As Compared to Option of Continued Use of Toronto Island Airport by General Aviation Only
- present values in millions of 1980 dollars -
(planning period is 1980-1992)

	Canavia/ Parc Victoria - Canavia/ Victoria Carpark	Canavia/ Dorval	Dash-Air	City Center
Coûts économiques chiffrés - Quantified Economic Costs				
Coûts d'infrastructures - Infrastructure Costs	36.0	19.0	36.0	36.0
Coûts de transport majorés - Increased Transportation Costs	43.0	50.0	45.0	39.0
Coût majoré d'exécution des travaux de l'Hydro Québec - Increased Cost of Hydro Quebec Project	13.0	-	13.0	13.0
Total des coûts chiffrés - Total Quantified Costs	92.0	69.0	94.0	88.0
Avantages économiques chiffrés - Quantified Economic Benefits				
Gains de temps de voyage - Travel-Time Savings	42.0	18.0	40.0	38.0
Avantage pour les aéroports classiques - Moindre encombrement - Benefit to CTOL Airports - Reduced Congestion	3.0	3.0	3.0	4.0
Total des avantages chiffrés - Total Quantified Benefits	45.0	21.0	43.0	42.0
Différence entre les coûts et avantages économiques chiffrés - Difference Between Quantified Economic Costs and Benefits	47.0	48.0	51.0	46.0
Avantage pour l'industrie aérospatiale - Aerospace Industry Benefit	Non estimé / Not Estimated			

Source:

Adapté de la pièce T08(A), C. Swoveland, "Analyse revisée des avantages et des coûts des systèmes ADAC Dash-7 dans le corridor Québec-Windsor", Quantalytics, 1980, Tableau 7, page 16.

Source:

Adapted from Exhibit T8-A, C. Swoveland, Revised Benefit-Cost Analysis of Dash-7 STOL Systems in the Quebec Windsor "Corridor, Quantalytics 1980, Table 7, page 16.

TABLEAU 8.3 - TABLE 8.3

Système ADAC partiel - Limited STOL System

Résumé des coûts et avantages économiques par comparaison avec la poursuite exclusive des activités de l'aviation générale à l'aéroport de l'île de Toronto
- valeurs actuelles en millions de dollars 1980[1] -
(la période étudiée est 1980-1991)[2] -
Summary of Economic Costs and Benefits, as Compared to Option of Continued Use of Toronto Island Airport by General Aviation Only
- present values in millions of 1980 dollars[1]
(planning period is 1980-1991)[2]

	Option à deux adacports - Two Stolport Option	Option à un adacport - Single Stolport Option
Coûts économiques chiffrés - Quantified Economic Costs		
Coûts d'infrastructures - Infrastructure Cost	27.5	14.1
Coûts de transport majorés - Increased Transportation Cost	42.2	36.3
Coût majoré d'exécution des travaux de l'Hydro Québec[3] - Increased Cost of Hydro Quebec Project[3]	Non estimé Not Estimated	-
Total des coûts économiques - Total Quantified Costs	69.7	50.4
Avantages économiques chiffrés - Quantified Economic Benefits		
Gains de temps de voyage - Travel-Time Savings	38.7	9.3
Avantage pour l'aéroport classique - Benefit to CTOL Airport	2.3	1.9
Total des avantages chiffrés - Total Quantified Benefits	41.0	11.2
Différence entre les coûts et avantages économiques chiffrés - Difference Between Quantified Economic Costs and Benefits	28.7	39.2
Avantage pour l'industrie aérospatiale[4] - Aerospace Industry Benefit[4]	6.5 à 60.5 6.5 to 60.5	6.5 à 60.5 6.5 to 60.5

TABLEAU 8.3 (Suite) - TABLE 8.3 (Continued)

Remarques:

1. Les chiffres du tableau original (exprimés en dollars 1979) ont été majorés de 10% pour être convertis en dollars 1980, méthode que recommandait le Dr Swoveland.
2. Les chiffres du tableau original portaient sur la période de 12 ans commençant en 1979.
3. Le coût majoré du projet de l'Hydro Québec a été estimé par le Dr Swoveland comme étant de l'ordre de $13 millions. Ce chiffre est solidement corroboré par le témoignage de M. Bélanger, de l'Hydro Québec.
4. Le bas de l'échelle équivaut à la vente de dix appareils. Selon ce raisonnement, une vente de huit appareils rapporterait un avantage pour l'industrie de $5.2 millions.

Source:

Adapté de la pièce TC-1, "Analyse révisée des avantages et des coûts des systèmes ADAC Dash-7 dans le corridor Québec-Windsor", Transports Canada, 1980, Tableau 4, page 37.

Note:

1. The values in the original table (measured in 1979 dollars) have been inflated by 10% in order to convert them to 1980 dollars. This follows the general methodology prescribed by Dr. Swoveland.
2. The values in the original table were for 12 year planning horizon beginning in 1979.
3. The increased cost of the Hydro Quebec project was estimated by Dr. Swoveland to be in the order of $13 million. The cost was largely corroborated in the evidence of Mr. Bélanger of Hydro Quebec.
4. The low end of the range is based on the sale of 10 aircraft. By the same logic, the sale of 8 aircraft would represent $5.2 million.

Source:

Adapted from Exhibit TC-1, Report on the Proposed Establishment of a Limited Toronto Island Based Dash-7 STOL Service, Transport Canada, 1980, Table 4, page 37.

Chapitre neuf

Problèmes d'occupation des sols

Le présent chapitre a pour but de rappeler les témoignages apportés sur la question de la planification de l'occupation des sols en ce qu'elle touche la mise en place d'adacports à Toronto, à Montréal et à Ottawa. Compte tenu, d'une part du peu d'opposition qu'a rencontré la suggestion de transformer en adacport la parc de stationnement Victoria à Montréal, et d'autre part, la position de Transports Canada à l'effet que l'aéroport Uplands devrait servir de terminus pour les services ADAC à Ottawa, on a entendu peu de témoignages sur la question de la planification de l'occupation des sols à Montréal et à Ottawa ainsi que sur la question des contraintes que pourraient imposer les décisions des planificateurs face aux projets de mise en place d'adacports dans ces deux villes. La plus grande partie des dépositions visait l'utilisation des sols à Toronto et l'opposition que manifestait la ville de Toronto à la mise en place d'un adacport à l'aéroport de l'île de Toronto.

Dans l'exposé des juridictions respectives de la ville et de la métropole de Toronto, régies par la *Loi sur la planification* de l'Ontario, on fera l'examen du statut légal du règlement 505-79 de la ville de Toronto. S'ajoutent à la question de la juridiction une présentation du système de planification urbaine à Toronto ainsi que le raisonnement de la ville de Toronto voulant que ses opinions dans le cas de l'aéroport de l'île coïncident avec les projets d'aménagement et de planification urbaine de la partie de la ville située au bord du lac.

Ce chapitre présentera également les témoignages de la Harbourfront Corporation, y compris son point de vue quant aux répercussions, en particulier sur ses plans d'aménagement de la région, qu'entraînerait l'instauration d'un service ADAC à partir de l'aéroport de l'île de Toronto.

9.1 Juridiction propre à la planification de l'occupation des sols en Ontario

La ville de Toronto a indiqué que la responsabilité principale en matière de planification et de développement de l'occupation des sols dans

Chapter Nine

Land-use concerns

The purpose of this chapter is to consider the evidence adduced on the issue of land-use planning as it pertains to the development of the proposed stolports at Toronto, Ottawa and Montreal. Given the lack of opposition to the proposal to turn Victoria Carpark at Montreal into a stolport and the position of Transport Canada that Ottawa Uplands Airport should be the Ottawa terminus, little evidence was adduced on the issue of land-use planning in Montreal and Ottawa and how planning decisions could impact on proposals to develop stolports at these cities. The bulk of the evidence adduced dealt with the issue of land-use planning at Toronto and the City of Toronto's opposition to the development of a stolport at Toronto Island Airport.

The jurisdiction of both the City of Toronto and Metropolitan Toronto under the *Planning Act* of Ontario is examined which includes an assessment of the evidence adduced on the status of the City of Toronto's by-law 505- 79. Complementing the jurisdiction issue is an assessment of the evidence adduced on the nature of land-use planning in Toronto and the City of Toronto's views on how its position on Toronto Island Airport fits in with the overall planning and development plans for the Toronto waterfront area.

This chapter also examines the evidence by Harbourfront Corporation and the views on how a STOL service at Toronto Island Airport would impact on its development plans for its property in the area.

9.1 Land-use Planning Jurisdiction in Ontario

The City of Toronto pointed out that in the Province of Ontario the primary responsibility for land-use planning and development rests

la province de l'Ontario appartient aux municipalités, à leurs conseils de planification et aux procédures régies par la *Loi sur la planification*.

Lors de l'examen contradictoire par M. Major, M. Paul Godfrey, président du Conseil métropolitain de Toronto a précisé que le Conseil a reçu l'ordre de la province de l'Ontario de présenter un plan officiel pour la région métropolitaine toute entière.

En guise d'argument, la métropole de Toronto précisait que la section 200, sous-section (2), partie X de la *Loi sur la municipalité de la métropole de Toronto*, R.S.O. 1970, chapitre 295, stipule:

> Le Conseil métropolitain préparera, adoptera et soumettra à l'approbation du ministre du Logement un plan officiel de la région de planification de la métropole de Toronto.

M. Godfrey affirmait également que la base d'un plan officiel régional ou métropolitain, une fois adopté par le Conseil et ratifié par le ministre du Conseil municipal de l'Ontario et même par le Cabinet provincial, est que les plans du développement local des municipalités composant la métropole de Toronto doivent se conformer aux plans officiels de la métropole de Toronto.

Cette position fut rappelée dans l'argument final de la métropole de Toronto lorsque fut invoquée la section 199, sous-section (6) de la Loi mentionnée ci-dessus, stipulant:

> Une fois que le ministre du Logement a approuvé un plan officiel adopté par le Conseil métropolitain (a) tout plan officiel et tout règlement accepté en vertu de la section 35 de la *Loi sur la planification* ou d'une autre loi antérieure... toute disposition en vigueur dans la région planifiée concernée sera amendée en conséquence pour être conforme.

Il existe également une clause dérogatoire de la *Loi sur la planification*, section 19, qui stipule en effet que la municipalité est liée par sa propre planification et que tout projet de travaux publics et de règlements doit être conforme à son plan officiel.

with municipal governments, their planning boards and the procedures under the *Planning Act*.

Under cross-examination by Mr. Major, Paul Godfrey, Chairman of the Metropolitan Toronto Council, stated that the Council is under direction from the Province of Ontario to pass an Official Plan for the entire Metropolitan area.

In argument, Metro Toronto stated that Section 200, subsection (2) of Part X of the *Municipality of Metropolitan Toronto Act*, R.S.O. 1970, Chapter 295, states:

> Metropolitan Council shall prepare, adopt and forward to the Minister of Housing for approval an Official Plan from the Metropolitan Toronto Planning Area.

Chairman Godfrey also testified that the basis of a regional or Metropolitan Official Plan is that once adopted by Council and ratified by the Minister of the Ontario Municipal Board and possibly by the Cabinet of Ontario, the local development plans of the area municipalities which comprise Metropolitan Toronto must conform with the Metropolitan Toronto Official Plan.

This position was outlined in final argument by Metro Toronto when it referred to Section 199, subsection (6) of the above noted Act by stating:

> When the Minister of Housing has approved an Official Plan adopted by the Metropolitan Council (a) every Official Plan and every By-Law passed under Section 35 of the *Planning Act* or predecessor thereof... then any effect in the planning area affected thereby shall be amended forthwith to conform therewith.

Metro Toronto also pointed out that there is also the overriding section of the *Planning Act*, Section 19, which in effect states that the municipality is bound by its own planning and that all public works project, and by-laws must conform with its Official Plan.

Dans un examen contradictoire, s'adressant au président Godfrey, M. Henderson évoquait l'arrêt Campeau- Gloucester soutenant que l'existence d'un gouvernement régional obligeait les éléments constitutifs de la région à amender leurs règlements de zonage pour se conformer au plan officiel de la région une fois que celui-ci a été approuvé par le Ministre.

9.2 Le processus de planification et l'aéroport de l'île de Toronto

Par le biais de la déposition de M. Simon Chamberlain, la ville de Toronto a brossé un tableau historique du processus de planification de la région portuaire de Toronto. (L'annexe à la fin du présent chapitre résume les preuves de M. Chamberlain sur ce point.)

M. Chamberlain a témoigné que le point culminant du processus de planification avait été l'adoption par le conseil de la ville de Toronto du règlement 505-79 du 11 juin 1979 concernant "les terrains de l'aéroport de l'île de Toronto". Ce règlement a adopté à titre d'amendement au plan officiel de la zone de planification de la ville de Toronto la section 5.17a suivante:

5.17a Terrains de l'aéroport de l'île de Toronto

1. La politique du Conseil est d'utiliser les *terrains de l'aéroport de l'île de Toronto* pour la création de *parcs* ou de *parcs* et de logements ou, en vertu des paragraphes 2, 3 et 4 qui suivent, pour les activités d'*aviation générale* et connexes.

2. La politique du Conseil est de décourager l'utilisation de l'aéroport de l'île de Toronto dans le cadre de services aux passagers à fréquence rapide et programmation régulière; le Conseil encourage la poursuite de l'utilisation actuelle des *terrains de l'aéroport de l'île de Toronto* pour des activités d'*aviation générale*, pour la durée de l'accord de bail de la ville concernant une partie de la propriété de l'aéroport ou la durée de tout renouvellement ou accord similaire, à condition que celui-ci obtienne du locataire le droit de mettre un terme à cet accord de bail ou à son renouvellement si l'une des conditions suivantes concernant les *terrains de l'aéroport de l'île de Toronto* n'est pas respectée:

In cross-examining Chairman Godfrey, Mr. Henderson referred to the Campeau-Gloucester Decision which upheld the view that where there is a regional government established, the component elements of the region must amend their zoning by-laws to conform to the Official Plan of the Region once it has been approved by the Minister.

9.2 The Planning Process and Toronto Island Airport

A history of the planning process dealing with the Toronto harbour area was outlined by the City of Toronto through the testimony of Mr. Simon Chamberlain. (A summary of Mr. Chamberlain's evidence on the planning process concerning the Toronto harbour area is presented in the Addendum to Chapter 9.)

Mr. Chamberlain testified that this involved planning process culminated with Toronto City Council passing by- law 505-79 on June 11, 1979 which affects "The Toronto Island Airport Lands". That by-law adopted as an amendment to the Official Plan for the City of Toronto Planning area the following Section 5.17(a)

5.17a Toronto Island Airport Lands

1. It is the policy of Council that the *Toronto Island Airport Lands* shall be used for *parks* or *parks* and housing or, subject to paragraphs 2, 3 and 4, which follow, general aviation and uses incidental or accessory thereto.

2. It is the policy of Council to discourage the use of Toronto Island Airport for high frequency regularly scheduled passenger services; and Council will encourage the continued use of the *Toronto Island Airport Lands* for *general aviation* purposes, for so long as the City's lease agreement respecting part of the Airport property, or any renewal or similar agreement continues in effect, provided that it obtains from the lessee the right to terminate such lease agreement and renewal if any of the following conditions respecting the *Toronto Island Airport Lands* are not met:

(i) la construction de pistes supplémentaires ou l'extension de celles qui existent actuellement au-delà de 4,000 pieds en longueur sera interdite;

(ii) les avions à réaction ne seront pas autorisés à atterrir, sauf en cas d'urgence (ce sous-paragraphe ne s'applique pas aux appareils équipés de turbopropulseurs);

(iii) les avions émettant un niveau sonore excessif seront interdits; les niveaux sonores acceptables et les points de contrôle seront déterminés par le Conseil sur consultation des commissaires du port de Toronto;

(iv) il ne sera créé ou utilisé aucune installation d'atterrissage aux instruments (y compris celles à micro-ondes) dans l'aéroport;

(v) il ne sera créé aucun pont ou tunnel d'accès des véhicules entre la terre ferme et l'aéroport;

et à la condition que le ministre des Transports du gouvernement du Canada accepte la conversion des *terrains de l'aéroport de l'île de Toronto* en *parcs* ou *parcs* et logements, ainsi que les utilisations connexes, dans le cas où ces terrains ne seraient plus utilisés en qualité d'aéroports publics.

3. S'il constate que les dispositions du paragraphe 2, ci-dessus, n'ont pas été respectées avant juin 1981, époque à laquelle toute décision de ne pas renouveler l'accord de bail actuel devra avoir été formulée, le Conseil réclamera la conversion immédiate des *terrains* de l'*aeroport de l'île de Toronto* en *parcs* ou en *parcs* et logements, assortis des utilisations connexes.

4. Alors que les *terrains de l'aéroport de l'île de Toronto* continuent à être utilisés pour des activités d'*aviation générale*, le Conseil étudiera les besoins relatifs en parcs, logements et activités d'*aviation générale* au moins deux ans avant la fin de chaque période de bail, afin de déter-

(i) The construction of additional runways or the extension of any runway beyond 4,000 feet in length will not be permitted;

(ii) jet-powered aircraft will not be permitted to land, except for emergency purposes; (this subparagraph shall not apply to aircraft powered by turbo-prop engines);

(iii) aircraft generating excessive noise levels will not be permitted; appropriate noise levels and monitoring points will be determined by Council following consultation with the Toronto Harbour Commissioners;

(iv) there will be no instrument landing facilities (including microwave landing facilities) installed or used at the Airport;

(v) there will be no bridge or vehicular tunnel access between the mainland and Airport;

and provided that the Minister of Transport of the Government of Canada consents to the conversion of the *Toronto Island Airport Lands* for *parks* or *parks* and housing purposes, and uses incidental and accessory thereto, in the event it is no ionger operated as a public airport.

3. If it is not satisfied that the provisions of paragraph 2, above, have been met prior to June 1981 by which time any decision not to renew the present lease agreement must have been made, it is the policy of Council to seek the immediate conversion of the *Toronto Island Airport Lands* for *parks* or *parks* and housing purposes and uses incidental and accessory thereto.

4. While the *Toronto Island Airport Lands* continue to be used for general aviation, Council will review the relative needs for parkland, housing, and *general aviation* at least two years before the end of each lease period, in order to determine whether a change of use is appropriate

miner si un changement d'utilisation est nécessaire et, partant, si le bail doit être renouvelé.

5. La politique du Conseil est de s'opposer à la création de tout nouvel aéroport dans la partie de la ville située au *bord du lac*.

Le plan officiel a également été amendé en ajoutant la sous-section (n) à la section 10.1 comme suit:

(n) Le terme "*aviation générale*" regroupe les activités d'aviation civile suivantes:

Vols de loisir, entraînement ou instruction de pilotage, services d'avions nolisés utilisant des appareils d'une masse maximale brute au décollage inférieure à 18,000 livres, vols d'affaires privés ou de compagnies, vols civils du gouvernement et services commerciaux réguliers utilisant des avions d'une masse maximale brute au décollage inférieure à 35,000 livres.

Le règlement ci-dessus a été soumis à l'approbation du ministre du Logement en vertu de la section 14 de la *Loi sur la planification*, mais aucune mesure n'a été prise.

M. Brown a témoigné que la signification de l'amendement au plan officiel est qu'il ne lie pas seulement le conseil actuel à une série d'actions mais aussi son successeur à moins que ce dernier n'entreprenne la longue procédure d'amendement du plan officiel visant à changer cette position.

9.3 Position de la ville de Toronto concernant le système d'aménagement

La position de la ville de Toronto était que l'adoption du règlement 505-79 ne fut pas une réaction impulsive aux applications se trouvant maintenant devant le Comité mais que c'était plutôt la conclusion d'un long et pénible processus de planification visant à remettre en valeur la zone riveraine centrale en la transformant tout d'abord en secteurs de loisirs et de résidence. Il est seulement accessoire que l'aéroport de l'île de Toronto soit l'un des éléments de ce secteur.

Étant donné le caractère et l'orientation du système d'aménagement de la région ces vingt dernières années et les dépenses de millions de

and therefore whether the lease should be renewed.

5. It is the policy of Council to oppose the establishment of any new airport on the City's *Waterfront*.

The official plan was also amended by adding subsection (n) to Section 10.1 as follows:

(n) The term '*general aviation*' includes the following civil aviation activities:

recreational flying, flying, flying training or instruction, air charter services using aircraft with a maximum gross take-off weight under 18,000 lbs., corporate and private businesses flights and government civil flights, and regularly scheduled commercial air services using aircraft with a maximum gross take-off weight under 35,000 lbs.

The above by-law has been submitted to the Minister of Housing for approval pursuant to s. 14 of *The Planning Act*, but no action has been taken.

Mr. Brown stated that the significance of an Official Plan amendment is that not only does it bind the present council to a course of action, but it also binds a future council to a similar course of action unless they go through the lengthy process of an Official Plan amendment to alter the position.

9.3 The City of Toronto's Position on the Planning Process

It was the City of Toronto's position that the passage of by-law 505-79 was not an impulse reaction to the applications now before the Committee but rather one which reflects the conclusion of a long and arduous planning process which was aimed at redeveloping the central waterfront area by turning it primarily into a recreational and residential area. It just so happens that the Toronto Island Airport is one component of the central waterfront area.

Given the character and direction of the planning process in the area over the last 20 years and the expenditure of literally hundreds

dollars consacrés à des développements résidentiels et de loisirs dans le secteur au bord de l'eau, la ville de Toronto a proposé au Comité qu'il devait traiter deux questions principales:

1. Cet aménagement, si l'on tient compte de l'aéroport de l'île de Toronto, est-il conforme aux principes d'une bonne occupation des sols?

2. Étant donné que l'aéroport de l'île de Toronto existe déjà, les bons principes d'aménagement permettent-ils de classer cet aéroport comme utilisation non conforme et d'agir de façon à paralyser son activité?

M. Brown a suggéré que l'on étudie la première question en se demandant si, étant donné l'orientation de l'aménagement et du développement dans le secteur situé au bord du lac, l'aéroport se retrouverait à son emplacement actuel dans le cas où des planificateurs auraient à établir l'utilisation d'un terrain semblable non occupé.

M. Chamberlain a témoigné qu'il ne pouvait imaginer, étant donné l'orientation de l'aménagement et du développement, au cours des vingt dernières années, visant à créer un environnement résidentiel et de loisir, comment un responsable de l'aménagement pourrait, si les terrains qu'occupe actuellement l'aéroport étaient vacants, y recommander l'installation d'un aéroport.

En ce que concerne la seconde question, la ville de Toronto avance qu'en présence d'un terrain dont l'utilisation n'est pas conforme au plan global de la région, la planification de base de l'occupation des sols oblige à limiter cette utilisation et à empêcher sa croissance.

La ville de Toronto a maintenu que l'objet du règlement 505-79 avait été de limiter effectivement l'utilisation de l'aéroport de l'île de Toronto à son activité actuelle, soit l'aviation générale, et d'interdire tout développement pouvant le transformer en aéroport commercial pour vols réguliers.

À titre d'éclaircissement, il est bon de préciser que la ville de Toronto n'envisage pas comme sérieuses les implications à court terme de l'amélioration de l'aéroport de l'île et son uti-

of millions of dollars on recreational and residential developments in the waterfront area, the City of Toronto submitted that there are two principal questions which the panel should address:

1. Is this planning, with respect to the Toronto Island Airport, consistent with reasonable land use principles?

2. Given that the Toronto Island Airport already exists, is it in accord with good planning principles to acknowledge the airport as a non-conforming use and then act to freeze the level of activity?

Mr. Brown suggested that the test to be applied to the first question is, given the direction of planning and development in the waterfront area would the airport be located on the present site of the Toronto Island Airport if the planners were planning the use of a vacant piece of land?

Mr. Chamberlain testified that given the direction of planning and development in the waterfront area over the last 20 years toward establishing a recreational and residential environment, he could not imagine any planner recommending that an airport be constructed at the current site of the Island Airport, if such a site were vacant.

With respect to the second question it is the position of the City of Toronto that if one is confronted with the use of a tract of land which does not conform with the overall plan for the area, fundamental land use planning dictates that one contain it and restrict its growth.

The City of Toronto submitted that this was the purpose of by-law 505-79 which effectively limits the use of the Toronto Island Airport to its present general aviation activity, and precludes its development into a scheduled commercial airport.

As a point of clarification it should be realized that the City of Toronto does not regard the short-term implications of improving the Island Airport and using it for a Dash-7 STOL

lisation dans le cadre d'un système ADAC Dash-7. La ville se soucie plutôt des implications à moyen et à long termes.[35] En particulier, si l'une de ces applications est autorisée et qu'un système d'atterrissage aux instruments à micro-ondes est installé, aucune garantie, selon la ville, n'interdirait la mise en service d'avions à réaction ADAC privés et commerciaux sur l'aéroport de l'île. Il en résulterait des encombrements et une pollution sonore incompatibles avec une bonne planification de l'occupation des sols.

En ce qui concerne l'importance que le Comité doit attacher à "l'argument de la planification", la position de la ville était que dans ces cas où l'octroi d'un permis autorisant un service aérien commercial s'opposerait aux décisions de planification d'une municipalité, qu'aucun permis ne devrait être autorisé sans que le Comité ait la certitude que les besoins nationaux en matière de transports sont tels qu'ils doivent supplanter les intérêts municipaux. La ville croyait également que les intéressés n'avaient fourni aucun argument prouvant que c'était ici le cas.

9.4 Statut du règlement 505-79

Bien que l'on puisse avancer de façon convaincante que ce règlement est le simple résultat d'une décision d'aménagement émanant d'un gouvernement urbain, reposant sur de bons principes de planification, la question se pose de connaître le statut légal du règlement. La réponse entre dans deux catégories. La première concerne la relation entre la plan officiel de la ville de Toronto et le plan officiel de la métropole de Toronto. La deuxième catégorie concerne la décision de la Cour suprême de l'Ontario.

9.4.1 Position de la métropole de Toronto

Dans la section 9.1 de ce rapport, nous avons établi que les arguments émis lors de l'audience

[35]Pièce T-3, Tab. D, pages 8404 et 8414.

system as being serious in their magnitude. Rather it is concerned with the medium and long-term implications.[35] In particular, if one of these applications is granted and if an MLS system is installed, the City submitted that there are no guarantees which could be given which would preclude the operation of private and commercial jet STOL aircraft from operating out of the Island Airport. The resulting congestion and noise pollution would not be consistent with proper land use planning.

With regard to the question of what weight the Committee should place on its "planning evidence", it was the City's position that if the issuance of a licence to an applicant to provide a commercial air service would be inconsistent with the planning decisions of a municipality, then such a licence should not be issued unless the Committee is clearly satisfied that the National transportation needs are so overwhelming that they ought to override the municipal interest. It was also the City's position that the applicants have adduced no evidence to suggest that such is the case.

9.4 The Status of By-Law 505-79

While it may be convincingly argued that the by-law merely represents the end result of a planning decision by an urban government, based on sound planning principles, the question arises, what is the legal status of the by-law? The evidence on this issue falls into two categories. The first pertains to the relationship of the City of Toronto's Official Plan vis-à-vis the Official Plan of Metropolitan Toronto. The second category pertains to the Decision of the Divisional Court of the Supreme Court of Ontario.

9.4.1 The Position of Metropolitan Toronto

In Section 9.1 of this report it was established that the Official Plan of a municipality, which

[35] Exhibit T-3, Tab. D. page 8404 and page 8414.

indiquaient que les plans officiels d'une municipalité qui appartient à une région métropolitaine plus vaste, doivent se conformer au plan officiel adopté par le gouvernement métropolitain.

À l'automne 1979, le Conseil métropolitain reçut un avant-projet du plan officiel. Afin de ne pas entraver le processus d'adoption de ce plan, le Conseil métropolitain décida de confier un certain nombre de sujets, y compris la question de l'aéroport de l'île de Toronto, au Comité de planification du Conseil, demandant à ce dernier de fournir un rapport. En janvier 1980, le Conseil métropolitain adopta un plan officiel qu'il transmit selon la routine au ministre du Logement de la province de l'Ontario, à des fins de ratification. Ainsi, à l'exception d'une déclaration de politique générale indiquant que la métropole souhaitait la poursuite des activités de l'aéroport de l'île de Toronto, la question critique de leur nature n'a pas été traitée; en fait, elle demeure l'affaire du Comité de planification de la métropole de Toronto dont le rôle, effectivement, est celui de conseil en planification pour la métropole de Toronto.

Cette procédure n'a privé aucun membre du Conseil de son droit d'avertir le Conseil métropolitain qu'il (elle) souhaitait discuter plus tard d'un point particulier. Ceci est en fait la procédure qui a été utilisée pour amener le Conseil métropolitain à traiter la question de l'aéroport de l'île de Toronto et à adopter la résolution suivante le 12 février 1980, par un vote de 21 contre 8.

La motion était formulée ainsi:

ATTENDU que la Commission canadienne des transports commencera les audiences à Toronto le 11 février 1980 suite aux demandes de permis par plusieurs lignes aériennes dans le but d'exploiter un service ADAC à partir de l'aéroport de l'île de Toronto, et attendu que la Commission a manifesté son désir d'entendre les opinions des gouvernements provinciaux et municipaux concernés par ce service au cours des audiences; attendu que la métropole n'a pas traité la question en attendant la parution d'un rapport fédéral révisant les coûts en capital estimés des améliorations nécessaires à apporter à l'aéroport de l'île de Toronto et à l'adacport Victoria de Montréal, ainsi qu'il a été demandé lors de la rencontre

is part of a larger metropolitan area, must conform with the Official Plan adopted by that metropolitan Government.

In the fall of 1979 Metro Council was faced with a draft version of an Official Plan. In order not to impede the process of adopting this plan Metro Council decided to refer a number of matters, including the issue of the Toronto Island Airport, to the Council's Planning Committee for a report. In January 1980 Metro Council adopted an Official Plan and has forwarded that Plan as part of a routine process to the Minister of Housing of the Province of Ontario for ratification. Thus with the exception of a general policy statement that Metro is in favour of continued use of the Toronto Island Airport, the critical question of the nature of that use has not been dealt with and in fact still rests with the Planning Committee of Metro Toronto, which is the effective planning board of Metro Toronto.

This procedure did not preclude the right of any Council member to give due notice to Metro Council that he/she wished to discuss a specific part at any future date. This is in fact the procedure which was used to get Metro Council to debate the Toronto Island Airport issue and to adopt the following resolution on February 12, 1980 by a vote of 21 to 8.

The motion reads as follows:

WHEREAS the Canadian Transport Commission will commence hearings in Toronto on February the 11th, 1980, for applications from several airlines for a licence to operate a STOL service out of Toronto Island Airport and whereas the Commission has indicated it is interested in hearing the views of affected provincial and municipal governments on such a service at any point during the hearings; and whereas Metro has not debated the issue pending the release of a Federal report revising the estimated capital cost of the necessary improvements to the Toronto Island Airport and Montreal's Victoria Stolport, as requested at the four-level meeting at Toronto on March 9th, 1979; and whereas the Federal Government has given no indication of

aux quatre niveaux le 9 mars 1979 à Toronto; attendu que le gouvernement fédéral n'a toujours pas indiqué son intention de faire paraître le rapport ci-dessus, il a donc été résolu que la Commission canadienne des transports serait avisée du fait que le Conseil de la municipalité de la métropole de Toronto accepte l'offre d'établir à partir de l'aéroport de l'île de Toronto un service ADAC de lignes régulières de transport de passagers utilisant les avions Dash-7 et que l'on enjoindrait au président métropolitain de définir la position du Conseil lors des audiences de la Commission canadienne des transports.

releasing the above report at present, therefore be it resolved that the Canadian Transport Commission be advised that the Council of the Municipality of Metropolitan Toronto endorses the proposal to establish a regularly-scheduled passenger STOL service using the Dash-7 aircraft operating out of the Toronto Island Airport and the Metropolitan Chairman be instructed to present the Council's position at the Canadian Transport Commission hearing.

Pour la ville de Toronto, la position de la métropole de Toronto est "une espèce de brouillage de piste", sa décision n'ayant aucun caractère de planification dans le cadre de l'approbation d'un amendement au plan officiel. La ville de Toronto a témoigné que la décision n'avait pas été prise suite aux suggestions ou à la recommendation du Comité de planification de la métropole de Toronto.

It was the City of Toronto's view that the position of Metropolitan Toronto is "something of a red herring" in that its decision is not a planning decision taken within the context of approving an Official Plan Amendment to their own Official Plan. The City submitted that the decision was not made on the advice of or on the recommendation of the Metro Toronto Planning Committee.

Le fait que le comité de planification de la métropole de Toronto avait la question devant lui depuis l'automne dernier signifiait, selon l'opinion de la ville de Toronto, ou bien que le processus de prise de décision de la métropole était lent ou que leur recommandation serait de limiter un usage de l'aéroport semblable à celui prôné par la ville de Toronto, ce qui serait contraire au point de vue présent du Conseil de la métropole.

The fact that the Planning Committee of Metro Toronto has been considering the issue since last fall suggested to the City of Toronto that either the decision making process of Metro planners is slow or that the recommendation would be to limit the use of the airport along the lines adopted by the City of Toronto, which would conflict with the current political atmosphere on Metro Council.

9.4.2 La décision de la Cour suprême de l'Ontario

La présente section est une reproduction des pages 11, 12 et 13 de la décision rendue par la Cour suprême de l'Ontario.

C'est notre opinion qu'en autant que le règlement exprime l'intention de la ville de Toronto de renouveler le bail sur ses propres terrains à certaines conditions, quoi que ces conditions imposent des restrictions importantes à l'exploitation de l'aéroport situé sur lesdits terrains, il était de la compétence de la ville de prescrire les usages que l'on pouvait faire de ces terrains et de détailler ces usages par règlement. En ce sens que le règlement 505-79 exprime les conditions du

9.4.2 The Decision of the Divisional Court of the Supreme Court of Ontario

This section contains a reproduction of pages 11, 12 and 13 of the Divisional Court Decision.

In our opinion insofar as the by-law expresses an intention on the part of the City of Toronto to renew the lease on its own lands subject to certain conditions, albeit conditions which significantly restrict the use of such lands as an airport, it was within the competence of the City to determine the use to which its own lands will be put and to express its intention regarding such use by by-law. To the extent by-law 505-79 expresses the conditions for renewal of the

renouvellement du bail régissant les terrains appartenant à la ville, il constitue un exercice valable des pouvoirs de législation de la ville.

À notre avis, le problème le plus délicat est celui de la compétence de la ville qui déclare à titre de politique formelle, de la façon utilisée au paragraphe 1 et à un degré moindre dans le paragraphe 2, que tous les terrains de l'aéroport de l'île de Toronto seront utilisés comme parc ou zones de parc et logements ou encore comme lieux d'activité d'aviation générale ainsi qu'il est défini dans le règlement. En fait, si l'on considère que le règlement a effet légal et interdit ou limite de quelque façon que ce soit les activités aéroportuaires ou aériennes sur des terrains n'appartenant pas à la ville, il doit être considéré comme un abus de pouvoir et supprimé.

Nous avons conclu que le règlement en général, dans la mesure où il prétend exprimer une politique concernant tous les terrains de l'aéroport de l'île de Toronto n'a aucun effet légal car, même confirmé par le Ministre, il ne saurait réglementer ou contrôler la navigaton aérienne. Au mieux, le règlement peut être considéré comme une déclaration de politique que la ville de Toronto n'a pas la compétence de mettre en oeuvre. Nous avons conclu qu'une municipalité a la possibilité de faire connaître sa politique sous forme de règlement concernant des domaines dépassant sa compétence législative. Selon nous, le règlement ne doit pas être annulé puisqu'il n'a aucun effet réglementaire sur la navigation aérienne.

Nous sommes en désaccord avec le plaidoyer de M. Lenezner affirmant que le règlement a un effet légal formel qui représente la première étape vers un zonage réglementaire plus précis de l'aéroport. Le règlement n'est rien de plus qu'une déclaration de politique qui ne saurait servir de fondation à l'élaboration d'autres règlements dans des domaines ne tombant pas sous la juridiction de la ville. Nous n'acceptons pas non plus le plaidoyer de M. Smith selon lequel l'adoption de ce règlement a un effet légal pour la simple raison qu'il manifeste une intention évidente de refuser l'utilisation du terrain de façon non conforme. Les *affaires Boyd*

lease of lands owned by the City, it is a valid exercise of the legislative powers of the City.

The more difficult problem, in our view, is the competence of the City to state as definite policy, in the manner expressed in paragraph 1 and to a lesser extent in paragraph 2, that all lands of the Toronto Island Airport shall be used for parks or parks and housing or for general aviation as defined in the by-law. Clearly, if the by-law is to be regarded as having the legal affect of prohibiting or restricting to any degree the airport or aviation aeronautics on lands not owned by the City it is *ultra vires* and should be struck down.

We have concluded that the by-law in general insofar as it purports to express a policy concerning all lands of the Toronto Island Airport has no legal effect in the sense that even if it is affirmed by the Minister it will in no way operate to regulate or control aeronautics. At best the by-law amounts to a statement of policy, which is beyond the legal capacity of the City of Toronto to implement. We have concluded tht it is open to a municipality to express its policy, in the form of a by-law on matters outside the legislative competence of the municipality. In our view, the by-law having no regulatory effect on aeronautics ought not to be quashed.

We do not agree with the submission of Mr. Lenezner that the by-law has a definite legal effect as representing the first legal step towards more definite regulatory zoning of the airport. The by-law amounts to nothing more than a statement of policy, which could not operate as a foundation for further regulatory control over matters not within the jurisdiction of the City. Nor do we accept the submission of Mr. Smith that the passage of this by-law has a legal effect in that it manifests a clear intention to deny the use of land in a contrary manner. The *Boyd Builder* and *Re Donald Bye Builder* cases relied on by Mr. Smith (*supra*) had application

Builder et *Donald Bye Builder* sur lesquelles M. Smith s'est appuyé s'appliquaient à des situations où la municipalité avait adopté des règlements dans le cadre d'un plan de zonage bien défini concernant certains terrains, que la municipalité s'apprêtait à mettre en valeur, de bonne foi et en toute diligence. Dans l'affaire Donald Bye, la preuve indique que la municipalité ne cherchait pas seulement à amender le plan officiel mais avait également l'intention d'adopter un plan de zonage global. Dans ces cas, la municipalité fut tenue libre de refuser le permis de construire en alléguant que ce développement n'était pas conforme au zonage proposé, au cours de la période précédant l'entrée en vigueur des règlements de zonage. Dans le cas qui nous intéresse, il est évident que la municipalité ne peut légalement réglementer ou contrôler l'utilisation en qualité d'aéroport des terrains de l'aéroport de l'île de Toronto et son règlement ne doit en aucun cas être considéré ou accepté comme étant une preuve d'intention d'agir dans un domaine hors de sa portée. À notre avis, le règlement ne doit pas être interprété comme un obstacle légal à tout changement ou nouveau développement de l'utilisation actuelle de l'aéroport, domaine dont il est clair que le gouvernement fédéral possède la juridiction exclusive.

to situations where the municipality had passed by-laws manifesting a clear zoning plan for certain lands, which the municipality was proceeding to develop in good faith and with dispatch. In the Donald Bye case the evidence indicates that the municipality was not only seeking to amend the official plan but intended to pass an implementing comprehensive zoning by-law as well. In those cases the municipality was held entitled to refuse a building permit for construction contrary to the proposed zoning, during that period before the zoning by-laws became effective. In the present case it is common ground that the municipality cannot legally regulate or control the use of the Toronto Island Airport Lands for airport purposes, and its by-law should in no way be regarded or accepted in law as evidence of an intention to do something which is clearly beyond its competence. The by-law in our view should not be construed as in any way creating a legal obstacle to any change or new developments in the present use of the airport, something over which the Federal Government clearly has exclusive jurisdiction.

Pour toutes ces raisons, nous pensons que les applications doivent être annulées. À notre avis, il ne devrait y avoir aucun frais dans le cas présent.

For all these reasons we are of the view that the applications should be dismissed. In our opinion there should be no costs in the circumstances.

9.5 Disponibilité de l'aéroport de l'île de Toronto

Les dépositions apportées sembleraient mettre en doute sérieusement la disponibilité de l'aéroport de l'île de Toronto en tant que base pour un système ADAC.

C'était l'opinion de la ville de Toronto qu'à moins que le gouvernement fédéral exproprie les cinquante acres appartenant à la ville de Toronto, l'exploitation d'un service aérien à taux unitaires à l'aéroport de l'île de Toronto serait interdite par le règlement 505-79 de la ville de Toronto.

La ville affirmait que l'unique restriction à ses pouvoirs de propriétaire est contenue dans

9.5 The Availability of Toronto Island Airport

The evidence would appear to indicate that the availability of Toronto Island Airport for a STOL service is very much in doubt.

It was the City of Toronto's view that unless the Federal Government expropriates the 50 acres of Toronto Island Airport land owned by the City, the proposed unit toll air services at Toronto Island Airport would be precluded by the City of Toronto by-law 550-79.

The City submitted that the only restriction on its power as a landowner stems from the 1937

l'accord de 1937 et celui qui lui a succédé en 1957, signé par elle et par le Gouvernement du Canada. Selon la ville, la question cruciale est de savoir si la promesse faite par la ville de Toronto d'utiliser l'aéroport de l'île de Toronto à titre d'aéroport public permanent lui interdit de limiter la taille des avions de la façon présentée dans son règlement.

La position de la ville était qu'une restriction des activités de l'aéroport à l'utilisation d'avions moyens et légers est conforme à son obligation. La position de la ville implique également qu'une décision prise par elle et visant à imposer une telle restriction dans un règlement n'est absolument pas contraire à l'accord de 1937 conclu avec le gouvernement du Canada qui l'oblige (la ville de Toronto) à utiliser les installations en qualité d'aéroport public permanent.

En ce qui concerne l'accord de bail avec les commissaires du port de Toronto, la ville a précisé qu'en donnant un préavis de deux ans de son intention de mettre fin à son accord à compter de la date d'expriation du bail en cours, elle avait effectivement fait connaître son intention de reprendre le contrôle des terrains de l'aéroport en 1983. Le raisonnement de la ville voulait que son règlement 505-79 interdise: (1) l'usage des Dash-7 proposé par quatre des requérants, et (2) la mise en place d'installations pour l'atterrissage aux instruments (y compris les systèmes à micro-ondes) tel que le demandaient cinq des requérants.

Transports Canada, pour sa part, était d'avis que l'on pourrait concéder à la ville de Toronto, dans les dispositions d'un bail, le droit de véto sur l'usage à cet aéroport d'aéronefs ne se conformant pas aux normes sonores et sur l'établissement de nouvelles installations permettant un volume accru de trafic ADAC. Quoique le droit d'expropriation du gouvernement fédéral ne cesserait pas d'exister, M. Potvin croyait que le fédéral ne voudrait probablement pas causer le bris d'une entente conclue volontairement avec la ville de Toronto.

Les témoignages révèlent que la ville de Toronto n'avait pas beaucoup d'espoir quant à la suggestion de Transports Canada que la ville aurait un droit de véto sur les projets d'expansion des services ADAC à l'aéroport de l'île de Toronto. Même si Transports Canada se sentait

agreement and the subsequent 1957 agreement signed by it and the Government of Canada. The City of Toronto stated that the crucial question to be decided is whether or not the promise to operate the Toronto Island Airport as a permanent public airport prohibits it from limiting the size of aircraft in the manner set out in the by-law.

The City's position was that a restriction of the airport's activities to light and medium sized aircraft is consisent with its obligation. It was also the City's position that a decision by it to set out such a restriction in a by-law is clearly not contrary to the 1937 agreement with the Federal Government which requires it (the City of Toronto) to operate the facility as a permanent public airport.

In referring to the lease agreement with the Toronto Harbour Commissioners, the City stated that by giving two years notice of its intention to terminate the current agreement when it expires, it has given notice of the intention to take effective control of the airport lands in 1983. The City argued that the passage of by-law 505-79 effectively precludes (1) the operation of the Dash-7 aircraft, the aircraft proposed by four of the applicants and (2) the installation of instrument landing facilities (including microwave landing facilities) which would be required by all five applicants.

It was, however, the view of Transport Canada that leases for the Toronto Island Airport properties could be drawn up to give the City of Toronto veto powers over the use of the airport by aircraft exceeding prescribed noise levels and over the establishment of new airport facilities to accommodate increased STOL traffic volumes. While the Federal Government's ever-present right of expropriation would override the City of Toronto's veto power, it was Mr. Potvin's view that the Federal Government would not likely break an agreement freely entered into with the City of Toronto.

The evidence also indicated that the City of Toronto did not place much weight on Transport Canada's suggestion that it would be possible to draw up an agreement in which the City of Toronto would be able to veto any future development of STOL services at the Toronto Island Air-

engagé par les dispositions du bail et que pour cette raison le ministère fédéral n'invoquait pas ses droits d'expropriation sur les terrains de la ville comprenant l'aéroport de l'île, la ville de Toronto a dit s'inquiéter du fait que ledit document n'aurait que trop peu de valeur entre les mains du Conseil de la ville de Toronto face aux pressions publiques éventuelles prônant l'expansion et l'amélioration des services ADAC sur ce site.

9.6 Les questions de Harbourfront Corporation

Au cours de l'année 1978, la Harbourfront Corporation qui appartient en totalité au gouvernement fédéral et dont la mission est de mettre en valeur les terrains de Harbourfront a présenté un plan de mise en valeur Ce plan fut ensuite présenté à l'étude du gouvernement fédéral dès le début de l'année 1979. Le projet de mise en valeur de ces terrains fut alors approuvé pour devenir le fondement opérationnel de la compagnie. (Se reporter à la pièce H-2, une lettre datée du 28 mars 1979 de l'Honorable André Ouellet adressée au président du Conseil d'administration de Harbourfront.)

Le projet défini quatre objectifs concernant l'utilisation du terrain et le fonctionnement de la corporation. Ces objectifs sont les suivants:[36]

1) Faire de Harbourfront la rive urbaine de Toronto. La corporation offre pour la première fois à Toronto la possibilité de concevoir un plan global faisant de Toronto une ville avec rivages uniques au monde.

2) Aménager et préserver Harbourfront en tant que lieu public. La société Harbourfront pense que l'investissement de fortes sommes visant à changer le caractère de cette propriété pour en faire une partie importante de la ville ne doit pas lui faire perdre sa vocation d'accueil du public.

3) Aménager Harbourfront en harmonie avec son emplacement particulier, ses conditions

36 Pièce H-1, page 7.

port. The City of Toronto's view was that while Transport Canada might consider itself bound by such an agreement and would therefore not exercise its right to expropriate the city-owned lands at the Toronto Island Airport, the City was concerned that such an agreement be of little value to the Toronto City Council in dealing with possible future public pressure to expand and improve STOL services at Toronto Island Airport.

9.6 The Concerns of Harbourfront Corporation

During 1978 the Harbourfront Corporation, which is wholly owned by the Federal Government and which is charged with the responsibility of developing the Harbourfront lands, produced a development plan. This plan was then submitted to the Federal Government for consideration in early 1979. The Harbourfront Development Framework was subsequently approved and now forms the operational basis of the company. (Refer to Exhibit H-2, a letter dated March 28, 1979 from the Honourable André Ouellet, addressed to the Chairman of the Board of Harbourfront.)

The framework identified four goals for the use of the land and the operation of the Corporation. The goals are as follows:[36]

1. To develop Harbourfront as Toronto's urban waterfront. The Corporation represents an opportunity to develop for the first time in Toronto, a comprehensive plan to make Toronto a real waterfront city which would rival anything in the world.

2. To preserve and develop the Harbourfront as a public place. Harbourfront believes that even though there is a substantial amount of money being invested in the property to change its character and to make it a vital part of the City, the area must never lose its sense of being a place where the public will feel welcome.

3. To develop Harbourfront in ways that account for its special location, conditions and

36 Exhibit H-1, page 7.

propres et son histoire. La société Harbourfront reconnait que sa stratégie d'aménagement doit être conforme aux politiques de planification de la ville. C'est pour cette raison que la ville a apporté un amendement à son plan officiel et au zonage afin de se conformer au rapport du projet d'aménagement.

4) Atteindre l'autonomie financière par le biais de l'organisation et de la gestion adéquates des terrains de Harbourfront. Le message était clair qui précisait que même si on est en désaccord avec les trois autres objectifs, le but financier était en lui-même stimulant.

Le plan suppose environ 18 millions de dollars en argent fédéral investi en infrastructure nécessaire aux services, à l'aménagement paysager, etc. Il est prévu que cet investissement entraînera 200 millions de dollars en capital privé visant à couvrir les frais en capital des nouveaux bâtiments résidentiels et commerciaux. Il est également prévu que les revenus annuels créés par cet investissement privé seront suffisants pour permettre à la corporation de devenir autonome en sept ans.

Il est prévu qu'environ 10,000 personnes résideront à Harbourfront dès la fin des projets.

La société Harbourfront demande que ses dépositions concernant la planification de l'utlisation et l'aménagement des terrains influent directement sur la décision du Comité car, possédant 92 acres de terrains riverains, elle est le principal propriétaire dans le voisinage immédiat de l'aéroport de l'île de Toronto.

La position de la société Harbourfront est que, vu son mandat d'aménager une grande partie des terrains en bordure d'eau dans un centre urbain important, elle constitue une occasion unique, comme on n'en rencontre qu'une par siècle, et qu'étant donné l'importance des investissements publics et privés dans la zone en question, toute étude visant à autoriser un service ADAC sur l'aéroport de l'île de Toronto doit être faite dans le cadre des plans et des objectifs du projet d'aménagement de Harbourfront.

Harbourfront pose trois questions fondamentales, dont deux émanent directement de l'introduction d'un service aérien ADAC sur l'aéroport de l'île. Les voici:

history. Harbourfront acknowledges that its development strategy must conform with city planning policies. For this reason the City has now amended its Official Plan and zoning to conform to the Development Framework Report.

4. To achieve financial self-sufficiency through proper organization and management of Harbourfront lands. The message was clear that even if one did not agree with the thrust of the other three goals the financial objective would be attractive.

The plan calls for approximately $18 million of Government money to be invested in infra structure required for service, landscaping, et cetera. It is anticipated that this investment will generate $200 million of private capital to cover the capital costs of the new residential and commercial buildings. Harbourfront estimated that the annual revenues generated by this private investment will be sufficient to allow the corporation to become a self-sustaining operation in seven years.

It is projected that approximately 10,000 people will live on the Harbourfront lands when the project is completed.

Harbourfront submitted that its evidence on land use planning and development bears directly on the Committee's decision since by owning 92 acres of waterfront property, it is the largest landowner located immediately adjacent to the Toronto Island Airport.

Harbourfront's position was that given its mandate to develop a large tract of waterfront property in a major urban centre is an opportunity which arises once every century and given the amount of public and private investment being planned for the area in question, any consideration of introducing a STOL service at the Toronto Island Airport must be done in the context of the objectives and plans set out in the Harbourfront Development Framework.

Harbourfront has three basic concerns, of which two stem directly from the introduction of a STOL air service at the Island Airport. These concerns are:

1) Où sera-t-il possible de créer des installations de stationnement adéquates et quelle sera leur influence sur le plan d'aménagement?

2) Comment la demande d'un meilleur passage dans les terrains de Harbourfront influera-t-elle sur les plans d'établissement d'une nouvelle communauté dans cette zone?

3) Problème plus éloigné: quelle sera l'influence du bruit résultant des activités des avions à réaction ADAC de l'aéroport de l'île de Toronto sur les aménagement prévus à Harbourfront?

Le problème fondamental posé par les deux premières questions, plus particulièrement celle concernant le stationnement, est qu'une telle utilisation du terrain de Harbourfront n'entre pas dans le cadre des objectifs d'aménagement prévus.

Un service ADAC fonctionnant bien impliquera un transfer rapide et pratique d'un mode de transport à l'autre: ainsi, il serait indispensable que ces opérations de correspondances aient lieu en un point du voisinage immédiat des installations de traversée. Harbourfront croyait donc, que quelle que soit la méthode d'accès choisie, meilleur service de traversier, tunnel ou pont pour les piétons, la circulation va augmenter considérablement au point de transfert, au même titre que la demande en espaces de stationnement.

La société Harbourfront était d'avis que même si le service ADAC entre en service sur une petite échelle en utilisant les services de traversier actuels, il deviendra surement nécessaire d'améliorer l'accès entre l'île et la ville. Si l'on apporte cette amélioration, quelle que soit sa forme, sa seule présence aménera à accroitre la demande de services ADAC, ce qui ne ferait que compliquer les problèmes de stationnement et d'accès.

En ce qui concerne le problème du stationnement, puisque la nappe aquifère interdit la construction de parcs de stationnement souterrains on ne pourrait répondre aux besoins de stationnement que par l'intermédiaire d'un vaste parc de stationnement ou par un édifice réservé à cet effet. La question se pose alors de déterminer l'emplacement et le type des installations de stationnement.

1. Where will adequate parking facilities be located and how will this impact on the development plan?

2. How will the demand for improved access through Harbourfront lands impact on the proposed plans to establish a new neighbourhood in this area?

3. A more distant concern is what impact will the noise implications of possible future jet STOL operations at the Toronto Island Airport have on the developments plans of Harbourfront.

The basic problem stemming from the first two areas of concern, and the parking problem in particular, is that such a use of Harbourfront land is inconsistent with the development objectives contemplated.

Given that a successful STOL service would require a quick and easy transfer from one mode to another, it is imperative that the interchange between the ground transportation systems which would transport people to the harbour area and the system used for crossing the gap take place at a location near the facility used for crossing the gap. Therefore regardless of whether access is improved in the form of improved ferry service, a pedestrian tunnel or a bridge, Harbourfront argued that there is going to be an increase in the demand for parking facilities.

It was Harbourfront's view that even if a STOL service starts off in a small manner by being supported by the existing ferry service, there undoubtedly would be pressure to improve the access over the gap. Once such an improvement is made, regardless of the form it takes, its presence will tend to increase the demand for expanded STOL service at the airport which would only compound the parking and access problems.

With respect to the parking problem, the evidence suggested that since the high water table precludes the construction of underground parking, the demand for parking can only be accommodated by a large parking lot in form of a large parking structure. The problem to be determined is where will the lot be located and what type of facility will it be?

Il y a deux solutions possibles: l'une est la construction d'un grand parc de stationnement couvrant plusieurs acres de terrain et l'autre la construction d'une grande structure de stationnement.

La société Harbourfront a rejeté la première solution qui signifierait la perte de terrains précieux. Reste alors le problème de savoir où situer une imposante structure réservée au stationnement. Bien évidemment, l'emplacement idéal serait, pour les utilisateurs du service ADAC, dans le voisinage immédiat du point de traversée. Là encore, la construction d'un parc de stationnement au bord de l'eau serait une mauvaise utilisation du terrain. Sur le plan esthétique, l'endroit idéal serait éloigné de la rive. Toutefois, plus on éloigne les installations de stationnement, moins elles intérressent les passagers ADAC.

Par conséquent, bien que la société Harbourfront n'ait pas d'objection à l'utilisation de la zone, elle se soucie de la solution à apporter à l'augmentation de la demande en espaces de stationnement et en accès au point de traversée. Ceci, bien sûr est un problème de planification impliquant la consultation de la société Harbourfront puisque l'extension des installations de stationnement se fera probablement sur ses terrains, toute comme le chemin d'accès le plus direct jusqu'au point de correspondance.

La société Harbourfront a également témoigné que ses projets actuels prévoient la construction d'installations de stationnement dans la zone de Spadina pouvant accueillir plus de mille véhicules. Toutefois, la société Harbourfront n'est pas encore en mesure de préciser si une partie de cet espace pourrait être utilisée par les passagers ADAC; en effet, elle ne connait pas encore de façon définitive les exigences en stationnement des promoteurs privés du quai Spandina.

Dans le cas où ces installations de stationnement pourraient être utilisées pour la clientèle de l'aéroport, le problème est qu'il n'existe actuellement aucun moyen de transport assurant le trajet avec celui-ci. Dans l'avenir, il devrait cependant exister une nouvelle ligne de la TTC jusqu'a Harbourfront. L'itinéraire exacte de ce service ne sera pas défini avant quelques temps, et surement pas avant que de longues procédures de planification ne soient terminées.

There are two alternatives, one is the construction of a large lot occupying several acres of land while the other is the construction of a large parking structure.

Harbourfront rejected the first alternative since it would be a waste of valuable land. This leaves the problem, where should a large parking structure be located? Obviously, the ideal location for those using the STOL service would be immediately adjacent to the place where the gap is crossed. Again, the construction of a parking lot on the water's edge would be an inappropriate use of land. From an aesthetic point of view the ideal place would be a location removed from the water's edge. Obviously though, the further back the garage is moved, the less desirable it becomes to the STOL passengers.

Therefore, while Harbourfront had no objection to people using the area it is concerned about how the resulting increased demand for parking spaces and access to the transfer point will be solved. This obviously is a planning problem which requires consultation with Harbourfront since increased parking facilities will most likely have to be constructed on its property and since the most direct access route to the place of interchange will most likely also be over its property.

Harbourfront also testified that its present plans call for the construction of a parking facility in the Spadina area which would accommodate in excess of 1,000 cars. At the present time, however, Harbourfront is not in a position to say if any of this space could be utilized by STOL passengers since it is not yet sure of the parking requirements of the private developers on the Spadina Quay.

In the event such a facility could accommodate the airport parking, there is no present transportation system by which people could get conveniently to/from the airport. As for the future, there probably will be a new Harbourfront TTC route. The exact routing of this service will not be decided for some time and not until extensive planning procedures are completed.

Quant aux problèmes posés par l'éventuelle utilisation d'avions à réaction ADAC, M. Berridge a précisé qu'il s'agissait d'un problème à long terme difficile à évaluer aujourd'hui.

9.7 Problèmes d'occupation des sols à Montréal

Contrairement à Toronto, il n'existe aucune opposition à Montréal concernant l'utilisation du parc de stationnement Victoria pour les besoins du système ADAC. En fait, le président de la Commission du port de Montréal (CPM), à laquelle appartient le parc de stationnement Victoria, soutient l'offre de création d'un service ADAC dans le parc de stationnement. Son argument est que la création d'un service ADAC au parc de stationnement Victoria ne pourrait qu'utiliser de façon productive un terrain de la CPM pouvant difficilement servir à d'autres entreprises.

Depuis la fin de l'expérience d'Airtransit, la CPM et Transports Canada ont signé une suite d'accords de bail annuels au sujet du parc de stationnement Victoria. Ces baux sont semblables à ceux qui furent signés lors de l'expérience Airtransit. M. Beauchemin a également déclaré que, si son autorité ne lui permettait pas d'excéder un bail de dix ans, le Conseil des ports nationaux pouvait signer un accord à long terme concernant l'utilisation du parc de stationnement Victoria en qualité d'adacport.

L'objection à l'utilisation du parc de stationnement Victoria en qualité d'adacport, dans l'avenir immédiat, repose sur l'installation d'une ligne électrique traversant l'espace de vol. Hydro Québec a déclaré qu'elle a decidé d'entreprendre la construction de ce projet d'une valeur de deux à trois millions de dollars en novembre 1980 afin que cette installation puisse entrer en service dès mai 1981, et augmenter la capacité transmise au centre-ville de Montréal. Elle a également précisé que l'installation souterraine de cette ligne prendrait environ quatre ans dans le cas où Transports Canada déciderait de transformer le parc de stationnement en adacport.

9.8 Problèmes d'occupation des sols à Ottawa

Il semble que toute proposition favorisant l'utilisation de l'aéroport de Rockliffe à titre de

With respect to the problems associated with the possible use of jet STOL aircraft in the future, Mr. Berridge stated that this is a long term problem which is difficult to evaluate at the present time.

9.7 Land-use Concerns at Montreal

Unlike Toronto, there is no opposition in Montreal to the use of the Victoria Carpark for a STOL port. In fact the President of the Montreal Harbour Commission (MHC), which owns Victoria Carpark, supported the proposal to develop a STOL service at the carpark. His evidence was that if a STOL service is established at Victoria Carpark it would productively employ MHC land which could only be used in other ventures with great difficulty.

Since the termination of the Airtransit experiment the MHC and Transport Canada have been entering into yearly lease arrangements concerning Victoria Carpark. These leases are similar to the lease signed for the Airtransit experiment. Mr. Beauchemin also testified that while he only has the authority to enter into a 10 year lease, the National Harbours Board could enter into a long term agreement regarding the use of Victoria Carpark as a stolport.

An impediment to using the Victoria Carpark for a stolport in the immediate future would be the obstruction created by a hydro transmission line being built across the flight path. Hydro Quebec testified that it has decided to commence construction of the $2 to 3 million project in November 1980 so that the facility will be operational by May 1981, in order to provide extra transmission capacity to downtown Montreal. It also stated that it will require about 4 years lead time to place this transmission line underground if a decision is made by Transport Canada to develop a stolport on the carpark.

9.8 Land-use Concerns at Ottawa

It would appear that any proposal to use Rockcliffe Airport as the Ottawa terminus of a

terminus du service ADAC à Ottawa se heurte à l'opposition de Transports Canada, lequel a promis au public lors du programme Airtransit que cet aéroport ne serait pas utilisé de façon permanente par les transporteurs aériens.[37]

Dans sa lettre au président du Comité des transports aériens, M. McLeish a également indiqué que l'emplacement appartient au ministère de la Défense et qu'il est utilisé par le Rockliffe Flying Club. De plus, Transports Canada est d'avis que les coûts en capital d'exploitation et d'entretien seraient nettement inférieurs si l'on utilisait Uplands.

STOL service is opposed by Transport Canada due to a promise made to the public during the Airtransit demonstration program that this airport would not be used in any ongoing air carrier operation[37]

In his letter to the Chairman of the Air Transport Committee, Mr. McLeish also noted that the site is owned by the Department of National Defence and operated by the Rockcliffe Flying Club. Furthermore, it is Transport Canada's view that the capital operating and maintenance costs would be considerably lower if Uplands were used.

---

37 Pièce T-8(B), lettre de Transports Canada signée par M. W.M. McLeish, adressée au président du Comité des transports aériens, M. Armstrong, en date du 27 août 1979.

37 Exhibit T-8(B), Transport Canada letter signed by Mr. W.M. McLeish, addressed to the Chairman of the Air Transport Committee, dated August 27, 1979.

Annexe

Résumé du système d'aménagement de la zone portuaire de Toronto

A9.1 Central WaterFront Planning Committee (CWPC)

1. Créé en 1973 sur l'initiative du Planning Board de la ville de Toronto.

2. Représentation des quatre niveaux de gouvernement: gouvernement fédéral, gouvernement provincial, gouvernement métropolitain et ville de Toronto.

3. La mission était d'agir en qualité de comité de coordination entre les organismes, émettant des recommandations sur les projets et les politiques concernant la zone riveraine centrale de Toronto.

4. Le financement a été assuré par les gouvernements fédéral et provincial.

5. Le personnel a été fourni par la ville de Toronto.

6. Principaux organismes concernés:

i) Toronto Harbour Commission:
   - exploitation du port de Toronto.
   - exploitation de l'aéroport de l'île de Toronto.
   - mission de planification de toute la zone riveraine en vertu du *Toronto Harbour Commissioner's Act*.
   - propriétaire de la majorité des terrains du port.

ii) Metropolitan Toronto and Regional Conservation Authority:
   - en vertu du *Provincial Conservation Authority Act*, mission de planifier et d'aménager des parcs à l'est et à l'ouest de la zone riveraine centrale.
   - responsabilité de l'élaboration de plans concernant l'aménagement définitif de la zone de parcs privés.

iii) Ville de Toronto:
   - responsabilité de l'élaboration d'un plan officiel de la ville, y compris la zone riveraine.

Addendum

A Summary of the Planning Process Concerning the Toronto Harbour Area

A9.1 The Central Waterfront Planning Committee (CWPC)

1. Established in 1973 on the initiative of the City of Toronto Planning Board,

2. Representation from four levels of government -- the Federal Government, the Provincial Government, the Metropolitan Government and the City of Toronto,

3. Mandate was to act as an interagency coordinating committee to make recommendations on plans and policies for the Toronto Central Waterfront,

4. Funding has been provided by the Federal and Provincial Governments,

5. Staff provided by the City of Toronto,

6. Major agencies involved:

(i) Toronto Harbour Commission
   - operate the Port of Toronto
   - operate Toronto Island Airport
   - pursuant to the *Toronto Harbour Commissioner's Act*, has a planning mandate for the entire waterfront
   - extensive land owner in the harbour area

(ii) Metropolitan Toronto and Regional Conservation Authority
   - pursuant to the *Provincial Conservation Authority Act* has a mandate to plan and develop parks east and west of the central waterfront
   - responsible for preparing plans for the final development of the private park area

(iii) City of Toronto
   - responsible for preparing an Official Plan for the City including the waterfront area

- possession et exploitation d'un certain nombre de parcs dans la zone.

iv) Métropole de Toronto:
- possession et exploitation du parc de l'île de Toronto.
- responsabilité des traversiers de l'île.
- responsabilités du CNE.

v) Gouvernement de l'Ontario:
- possession d'Ontario Place.
- possession des écluses hors du port intérieur.

vi) Gouvernement fédéral:
- intérêt dû à son rôle en matière de transport maritime et de navigation.
- intérêt dans la Harbourfront Corporation.

vii) Harbourfront Corporation:
- acquisition de 89 acres de terrains riverains dans le but de les aménager et d'en rendre l'utilisation au public.

7. Fonctions: a coordonné et planifié les efforts de ces divers organismes.

8. L'effort de planification de ce comité a été de promouvoir les utilisations publiques de la zone de Harbourfront et d'exploiter le potentiel de celle-ci qui fut longtemps oubliée parce que dominée par les activités industrielles et portuaire. Une partie de ces efforts de planification de la zone riveraine et de recherche de son potentiel récréatif sont dus au nouvel intérêt des habitants pour la zone du lac dans le cadre de leurs loisirs, par suite de l'augmentation de coûts de l'énergie.

A9.2 Programme d'étude de l'aéroport de l'île de Toronto

1. Début en 1975.

2. Raison d'être:

i) L'aéroport de l'île de Toronto a, dès le début du CWPC, été considéré comme une énigme. Il est situé bizarrement au milieu de cette zone comportant de plus en plus de parcs et de logements.

- owns and operates a number of parks in the area

(iv) Metropolitan Toronto
- owns and operates Toronto Island Park
- responsible for Island ferries
- responsible for the C.N.E.

(v) Government of Ontario
- owns Ontario Place
- owns water locks outside the inner harbour

(vi) Federal Government
- interest due to its role with respect of shipping and navigation
- interest in Harbourfront Corporation

(vii) Harbourfront Corporation
- acquired 89 acres of waterfront lands in order to develop and return to the people

7. Function -- has been coordinating, planning efforts of these various agencies

8. Thrust of the planning of this Committee has been to promote people-related uses of the harbourfront and to realize the potential of the area which, over the years, has been a forgotten area dominated by industrial and port uses. Part of this thrust for planning the waterfront and looking at the recreational potential is due in part to a gradual shift of Torontonians from looking northward to the lake country for their recreation to the waterfront area, due to increasing energy costs

A9.2 Toronto Island Airport Study Program

1. Started in 1975

2. Reason:

(i) Toronto Island Airport has always been seen from the early stages of the CWPC as a conundrum -- it sort of sits awkwardly in the middle of this area which is increasingly being used for parks and housing purposes.

ii) Les divers gouvernements qui ont témoigné un certain intérêt dans la zone riveraine sont tombés d'accord pour établir un système leur permettant de coordonner et d'examiner l'avenir de l'aéroport, y compris l'ensemble des questions ADAC.

3. Participants

Gouvernement fédéral - Transports Canada
- Département d'État chargé des affaires urbaines

Gouvernement provincial, ministère des Transports et des Communications
Toronto Harbour Commission
Métropole de Toronto
Ville de Toronto

4. Structure - (deux niveaux)

i) Groupe d'orientation de la politique - composé de divers ministres aux plus hauts niveaux du gouvernement, du Maire de Toronto, du Président de la Toronto Harbour Commission et du Président de la Métropole de Toronto.

ii) Le personnel est composé de représentants des divers organismes concernés.

5. Étape I: (Assemblée du personnel intergouvernemental)

i) Participe à la préparation des études techniques (documents T4-T6).

ii) Earl Berger Limited a dirigé les travaux et les rencontres avec le public.

iii) À la fin de l'étape I, une grande réunion publique eut lieu en mai 1977. Les membres du groupe d'orientation y ont participé; ceci a mené au rapport définitif de M. Berger (Pièce T-7).

iv) Évaluation interne des arguments et autres solutions d'argumentation de la part des parties concernées:

- analyse de rentabilité émise par Transports Canada en juillet 1978.

(ii) The various governments which have an interest in the waterfront agreed to set up a process which would coordinate and look at the possible future of the airport, including the whole STOL question.

3. Participants

Federal Government - Transport Canada
- Ministry of State for Urban Affairs

Provincial Government, Ministry of Transportation and Communications
Toronto Harbour Commission
Metropolitan Toronto
City of Toronto

4. Structure - (two levels)

(i) Policy steering group -- composed of various Ministers of senior levels of government and the Mayor of Toronto, the Chairman of the Harbour Commission and the Chairman of Metropolitan Toronto

(ii) Staff level consisted of representatives of the various agencies involved

5. Phase I: (The Inter-governmental Staff Forum)

(i) Involved the preparation of technical studies (Exhibits T4-T6).

(ii) Earl Berger Limited conducted the workshops and public meetings.

(iii) At the conclusion of Phase I a large public meeting was held in May, 1977. This was attended by the members of the Steering Group. This led to Mr. Berger's final report (Exhibit T-7).

(iv) Next followed an internal evaluation of the evidence and the suggested alternatives by the parties concerned:

- Transport Canada's cost-benefit analysis released in July, 1978

- rapport de la ville de Toronto: *Conclusions et recommandations du programme d'étude de l'aéroport de l'île de Toronto*, d'août 1978 (se raporter à la pièce 7-3, Tab D, page 8394).

- Les conclusions de ce rapport citées par M. Chamberlain aux pages 120-177 de la transcription sont les suivantes:

> Le rapport... a évalué les implications à court et à long terme du système ADAC ainsi que les conséquences possibles sur le plan du bruit, de la faune et de la possibilité éventuelle de limiter la croissance de l'aéroport de l'île. Il a conclu que le Conseil municipal ne pouvait accepter le système ADAC ... sans avoir l'assurance de garantir que le système ADAC ne se développerait pas au-delà d'un certain point, que le niveau sonore ne dépasserait pas un certain taux et sans que l'on démontre la présence d'un intérêt national indéniable.

v) Le Conseil municipal a adopté les recommandations mais decidé que la question était trop controversée pour demander que le Comité exécutif organise une réunion publique.

vi) À l'issue de cette réunion publique, le Conseil a décidé d'adopter en principe les recommandations du rapport.

vii) Le Conseil a demandé à son Comité de planification de préparer un amendement au plan officiel.

viii) Le Comité de planification a préparé les amendements et organisé des auditions publiques en octobre 1978.

ix) Quand le Comité de planification s'est réuni pour étudier les conclusions des auditions publiques ... il a invité des représentants du public à assister à sa réunion ordinaire donnant ainsi une troisième possibilité au public de se manifester et d'indiquer leurs opinions aux représentants municipaux.

x) Le Comité de planification a alors adopté les recommandations de modification du plan officiel.

- City of Toronto's Report *Toronto Island Airport Study Program Conclusions and Recommendations*, dated August, 1978, (Refer to Exhibit 7-3, Tab D, page 8394)

- The findings of this report as stated by Mr. Chamberlain on page 120-177 of the transcript are as follows:

> The report... weighed up the short term and long term implications of STOL and the possible noise implications, the implications for wild life and whether or not there was the possibility of limiting the growth of the Island Airport. It concluded... that unless City Council was assured it had some way of guaranteeing that the STOL system could not grow beyond a certain point and the noise level would not rise above a certain point and unless there was some demonstration of an overriding national interest, then City Council should not condone the STOL system.

(v) City Council adopted the recommendations but decided the issue was sufficiently controversial to ask that the Executive Committee hold a public meeting.

(vi) Following this public meeting Council decided it would adopt in principle the recommendations of the report

(vii) Council asked its Planning Board to prepare an amendment of the Official Plan.

(viii) The Planning Board prepared the amendments and held public hearings in October, 1978.

(ix) The Planning Board then met to consider the findings of the public hearing. At its regular meeting it invited public deputations. This was the third opportunity for members of the public to come forward and put their views to the City representatives.

(x) The Planning Board then adopted the official planning change recommendations.

xi) Les recommandations sont allées au "Comité de construction et de développement", lequel a organisé une quatrième réunion publique au cours de l'été 1979.

xii) Le règlement amendant le plan officiel figure dans la pièce T-3, Tab G.

6. Étape II.

i) L'étape II n'a pas été clairement définie. Dans la mesure où elle impliquait des négociations et des décisions et la part des membres du Groupe d'orientation de la politique, l'argument de M. Chamberlain fut qu'elle commence en mars 1979, lors des premières réunions convoquées par l'honorable Otto Lang, alors ministre des Transports. Cette réunion se termina sur la décision voulant que M. Lang demande à ses agents de préparer de nouvelles informations sous l'angle d'une réduction possible du volume du trafic. Il fut décidé d'organiser une nouvelle réunion dès que les nouvelles informations seraient disponibles.

ii) Aucune réunion de ce type n'a jamais eu lieu.

iii) Le rapport de Transports Canada, pièce TC-1, est la présentation du travail entrepris par M. Lang lors de la réunion de mars 1979 mentionnée ci-dessus.

(xi) The recommendations passed to the "Building and Development Committee", which held a fourth public meeting in the summer of 1979.

(xii) The By-law amending the Official Plan is found in Exhibit T-3, Tab G.

6. Phase II:

(i) Insofar as Phase II was to involve negotiations and decisions by members of the Policy Steering Group it was Mr. Chamberlain's evidence that it commenced in March, 1979 when the first meetings were called by the Honourable Otto Lang, then Minister of Transport. This meeting concluded with the decision that Mr. Lang would ask his officials to prepare some new information in light of the suggestion that perhaps there was a reduced volume of traffic. It was agreed a new meeting would be called once the new information was available.

(ii) There has never been such a meeting.

(iii) The Transport Canada report, Exhibit TC-1, is the submission of the work undertaken by Mr. Lang at the March, 1979, meeting referred to above.

Chapitre dix

Opposition publique au service ADAC et questions connexes

10.1 Introduction

Une séance spéciale des audiences ADAC a été convoquée en soirée le 19 février 1980 afin de permettre aux membres intéressés du public d'exprimer devant le Comité leurs opinions en ce qui concerne les services ADAC proposés.

Lors de leurs exposés à ces audiences, 48 membres du public s'exprimant en leur nom propre ou au nom d'organismes intéressés ont manifesté leur opposition à l'implantation d'un ser-

Chapter Ten

Public opposition to STOL services

10.1 Introduction

On the evening of February 19, 1980, a special sitting of the STOL hearings was convened in order that the interested members of the public might appear before the panel so as to express their opinions in respect of the proposed STOL services.

In their presentations at these public hearings, 48 private citizens speaking for themselves or interested organizations, voiced opposition to the implementation of STOL services at Toronto

vice ADAC sur l'aéroport de l'île de Toronto. On peut diviser les raisons de leur opposition en trois catégories principales; (1) pour des raisons à caractère économique, (2) pour des raisons à caractère environmental, et (3) pour des raisons de conflits d'intérêts.

L'objet de ce chapitre est d'identifier les principaux arguments opposés à l'implantation de services de transport aérien ADAC sur l'aéroport de l'île de Toronto. Par la même occasion, les principaux points de témoignages entendus lors de ces audiences seront mis en évidence.

L'annexe I du présent chapitre récapitule les témoignages quant à l'évolution de l'opinion publique face au service expérimental ADAC entre Montréal et Ottawa.

On trouvera à l'annexe II du présent chapitre des informations sur les opinions exprimés par cinq témoins qui se sont déclarés en faveur des services ADAC. Ce supplément complète le premier chapitre, section 1.1, dans lequel on résume les témoignages d'intérêt public en ce qui concerne le besoin en matière de services ADAC.

10.2 Raisons à caractère économique

Trente-trois membres du public se sont déclarés opposés à l'implantation de services ADAC sur l'aéroport de l'île de Toronto pour des raisons que l'on pourrait classer comme ayant un caractère économique (voir le tableau 10.1).

10.2.1 Autres possibilités d'emplacement pour un aéroport ADAC

Un certain nombre de témoins ont exprimé l'opinion que les installations aéroportuaires existantes, par exemple Downsview et Buttonville, devraient être développées à leur plein potential avant que l'on construise des installations aéroportuaires supplémentaires sur l'île de Toronto. À cet égard, un citoyen, M. D. Stinson, a comparé l'île de Toronto et Downsview en tant que sites pour l'implantation de services ADAC. Il a estimé que la commodité et le besoin publics seraient mieux servis si l'aéroport ADAC était implanté à Downsview. Il a déclare que le site de l'île de Toronto était "un modèle d'inefficacité" à cause des problèmes de correspondance qu'il pose avec les autres modes de transport. En effet, toute personne qui atterrit à cet aéroport

Island Airport. Their reasons for opposition may be categorized into three broad categories: (1) economic-oriented reasons, (2) environment- related reasons, and (3) reasons relating to the conflict of interests.

It is the purpose of this chapter to identify the principal arguments raised in opposition to the implementation of STOL air services from Toronto Island Airport. At the same time, important points of testimony given by witnesses at these hearings will be highlighted.

In the first addendum to this chapter, we review the evidence in respect of the evolution of public opinion in Montreal and Ottawa as it related to the Airtransit experiment.

In the second addendum to this chapter, the views of 5 witnesses who expressed support for the STOL services are documented. This addendum is supplementary to Chapter 1, Section 1.1, wherein the public interest evidence with respect to the requirement for STOL services is summarized.

10.2 Economic-Oriented Reasons

Thirty-three public interest witnesses expressed opposition to the implementation of STOL services on Toronto Island for reasons which may be categorized as economic-oriented (see Table 10.1).

10.2.1 Alternative Locations for Stolport

The opinion was expressed by a number of witnesses that the present airport facilities, like Downsview and Buttonville, should be extended to their fullest potential before any additional airport facility is built on Toronto Island. In this regard, Mr. D. Stinson, a private citizen, compared Toronto Island Airport and Downsview as sites for the implementation of STOL services. He thought that public convenience and need would be better served through a Downsview Stolport. He termed the site on Toronto Island "a model of inefficiency" due to the difficult interface with other modes of transportation. Assuming one were to land at the airport one would then have to transport oneself to the mainland over the water. Once on the mainland there are

doit traverser de l'eau pour se rendre sur la terre ferme. Une fois là, il se trouve confronté à un problème de transport collectif peu commode, puisque les plus proches sont situés à Union Station où l'on trouve des transports ferroviaires et un métro. M. Stinson a fait remarque que, par contre, la ligne de métro Spadina est immédiatement adjacente à l'aéroport Downsview. Hors, non seulement cette ligne est-elle sous-utilisée, mais elle constitue un mode de transport efficace en elle-même. Par ailleurs, à Downsview, on se trouve directement raccordé aux voies rapides de la route 401.

M. Richardson, qui représentait l'Association des propriétaires fonciers de la circonscription 9, a déclaré qu'il faudrait entreprendre une analyse détaillée des sites de rechange possibles à Montréal et à Toronto avant de rendre une décison sur la viabilité économique d'un service ADAC. Il a indiqué que les propositions de Canavia et de Dash- Air, qui désirent développer le parc de stationnement Victoria à proximité du centre-ville de Montréal, reviendraient à dépenser approximativement six fois plus que pour l'utilisation de Dorval en tant que terminus pour Montréal. De la même façon, en choisissant Downsview pour Toronto, on se trouverait à engager beaucoup moins de capitaux et de frais d'exploitation que pour l'ile de Toronto tout en bénéficiant d'un site beaucoup plus fiable en ce qui concerne les conditions atmosphériques pour un service ADAC régulier.

10.2.2 L'argument de la "vitrine"

M. Munro, qui représentait l'Organisation communautaire de la circonscription 9, a estimé que l'argument avancé par la compagnie de Havilland selon lequel un service ADAC constituerait une "vitrine" pour la promotion des ventes de l'avion Dash-7 n'était plus valable. Il a fait remarquer que de Havilland avait réussi avec succès à commercialiser son Dash-7 dans des marchés économiquement et géographiquement aussi divers que les États-Unis, la Norvège, le Yémen, l'Espagne et l'Éthiopie. Pour l'instant le délai approximatif entre la commande et la livraison d'un Dash-7 est de près de deux ans.

Un citoyen, M. Hockley, a dit ne pas comprendre comment l'implantation d'un adacport sur l'île de Toronto pourrait aider de Havilland à commercialiser son Dash-7. Il a estimé que le

no convenient mass transit facilities, the closest being located at Union Station where there is rail and subway transport. In contrast at Downsview Airport, Mr. Stinson said that the Spadina subway line is immediately adjacent. Not only is this subway under-used but is an efficient mode of transport in itself. As well, there is direct connection to highway facilities.

Mr. Richardson, speaking for the Board 9 Ratepayers Association, said that a detailed analysis of alternative sites in Montreal and Toronto should be undertaken before a decision is made on the economic viability of a STOL service. He said that proposals by Canavia and Dash-Air to develop the Victoria Carpark site in downtown Montreal would cost approximately six times the amount to utilize Dorval as the Montreal terminus. Similarly the choice of Downsview as the Toronto site would involve considerably less capital and operating costs than Toronto Island; as well it would be considerably more reliable for a regularly scheduled STOL service because of the more consistently good weather at Downsview.

10.2.2 The Showcase Argument

Speaking as a representative for Ward 9 Community Organization, Mr. Munro contended that the showcase argument advanced by de Havilland to promote the sale of the Dash-7 aircraft was no longer viable. He pointed out that de Havilland has been successful in marketing its Dash-7 aircraft to such diverse economic and geographic environments as the United States, Norway, Yemen, Spain and Ethiopia. As a consequence of sales in these regions, the length of time between an order being placed and the delivery of the Dash-7 aircraft is approximately two years.

Mr. Hockley, a private citizen, did not see how the establishment of a stolport on Toronto Island would assist de Havilland in the marketing of its Dash-7 aircraft. He saw the success of

succès de la commercialisation d'un tel appareil dépendait d'autres facteurs et il a critiqué le gouvernement fédéral pour ne pas apporter d'aide à de Havilland en ce qui concerne les ventes importantes comme le font les gouvernements britannique et hollandais pour leurs fabricants d'avions.

10.2.3 L'amélioration des services ferroviaires en tant que meilleure utilisation du capital

Les parties opposées au principe de l'ADAC étaient généralement d'avis que les investissements en capitaux nécessaires à l'implantation des services ADAC sur l'île de Toronto seraient mieux utilisés si on les consacrait à l'amélioration des services ferroviaires dans le corridor Windsor-Québec.

Entre autres points de vue exprimés, M. Munro (Organisation communautaire de la circonscription 9) a proposé que l'on étudie les chiffres relatifs au total des dépenses pour l'avion Dash-7. Il a fait l'addition des coûts: 38 millions pour l'achat de de Havilland en 1974; 200 millions pour le programme Dash-7; 25 millions pour la démonstration Airtransit auxquels doivent s'ajouter l'amélioration proposée de l'aéroport de l'île, la création d'installations ADAC sur le terrain de stationnement Victoria à Montréal et l'amélioration proposée d'aéroports un peu partout au pays celui de Mount Hope à Hamilton à un coût de 100 millions. Ces dépenses, a-t-il affirmé, représentent des sommes considérablement plus élevées que le coût de l'amélioration des services ferroviaires entre Windsor et Québec. M. Munro a conclu en citant les estimations de coût faites par Transports Canada relativement aux modifications à apporter aux voies ferrées pour pouvoir améliorer les services ferroviaires entre Windsor et Québec: 24 millions de dollars pour Montréal-Québec, de 5 à 10 millions pour Montréal-Québec par le CP, de 5 à 10 millions pour Toronto- Ottawa et 15 millions pour Toronto-London-Windsor.

10.2.4 Concurrence intermodale dans le corridor

M. Munro a également émis l'opinion que le problème le plus important auquel est confronté le Comité était de décider si oui ou non il est dans l'intérêt des transports au Canada d'ajouter un autre mode de transport, c'est-à-dire les

marketing such an aircraft as dependent on other externalities and he criticized the Federal Government for not providing de Havilland with major sales assistance comparable to that offered by British and Dutch governments to their airline manufacturers.

10.2.3 Better Utilization of Capital to Upgrade Rail Services

It was a generally held opinion, on the part of those opposed to the STOL concept that the capital investment required for the establishment of STOL services on Toronto Island would be better spent on upgrading rail services in the Windsor to Quebec Transportation Corridor.

Among the points of view expressed, Mr. Munro (Ward 9 Community Organization) proposed that consideration be given to the total expenditure figures for the Dash-7 aircraft. He added the costs; $38 million for the purchase of de Havilland in 1974; $200 million for the Dash-7 program; $25 million for the Airtransit demonstration; and in addition, the proposed upgrading of the Island Airport, the establishment of STOL at the Victoria Carpark site in Montreal, and the proposed upgrading of airports all across the country, such as Mount Hope Airport in Hamilton at a cost of $100 million. This expenditure, he contended, represented considerably larger expenditures than the cost of track improvements in the Windsor to Quebec transportation corridor. Mr. Munro concluded this point by quoting costs estimates by Transport Canada for track improvements in order to accommodate improved rail services in the Windsor to Quebec transportation corridor: $24 million for Montreal-Quebec, $5-10 million for Toronto to Ottawa, and $15 million for Toronto-London-Windsor.

10.2.4 Intermodal Competition in the Corridor

Mr. Munro was also of the opinion that the single most important issue before the Committee was whether or not it is in Canada's best transportation interests to add yet another mode of travel, namely that of short take-off and land-

avions à décollage et atterrissage courts, au système de transport dans le corridor Windsor-Québec. Tous ceux qui ont pris la parole à ce sujet étaient dans l'ensemble d'accord avec les vues de M. Long qui a pris la parole en tant que membre du Conseil de la région métropolitaine pour le Nouveau partie démocratique. Il a déclaré que le corridor Toronto-Ottawa-Montréal est actuellement desservi par trois modes de transport bien établis: les avions commerciaux, les voies ferrées ainsi qu'un excellent système routier. Selon lui, le fait d'ajouter un autre mode de transport à ce système devrait être justifié par un besoin définissable ou un avantage économique important. Il a exprimé l'opinion que le service proposé ne répond à aucun besoin discernable et ne débouche sur aucun avantage économique apparent.

M. Richardson (Association des propriétaires fonciers de la circonscription 9) a parlé des avantages et inconvénients de l'implantation de services ADAC dans le corridor Windsor-Québec. Il a cité Don Mazankowski, ancien ministre des Transports:

> Le Gouvernement traitera les services ADAC de la même façon que tout autre type de service. Si un service proposé est sain du point de vue économique et environnemental, on permettre et on encouragera son implantation. Toutefois, il ne serait pas productif de subventionner un service ADAC dans le corridor Montréal-Ottawa-Toronto, alors que le gouvernement fédéral subventionne déjà de façon importante le service ferroviaire pour le transport de passagers.[38]

Deux témoins ont prévu des "temps difficiles" pour les modes de transport existants exploités dans le corridor si on instaurait des services ADAC. Mme M. Bryden, membre du parlement provincial pour le comté Beaches Woodbine de la ville de Toronto, a estimé que le marché du transport serait fragmenté, ce qui rendrait peut-être l'exploitation de Malton moins profitable et ajouterait aux dépenses. M. Heap, un magistrat de la ville de Toronto s'est dit préoccupé du détournement des passagers des transports aériens classiques et des services ferroviaires existants.

38 Transcription, Vol. 1, p. 22.

ing aircraft, to the Windsor to Quebec transportation corridor. Of those who addressed this issue all were in general agreement with the views of Mr. Long who spoke as a member of the Metropolitan Area Council of the New Democratic Party. He commented that the Toronto-Ottawa-Montreal corridor is currently served by three well-established modes of transportation -- commercial aircraft, railway and an excellent road system; to add yet another mode of transportation to this system would have to be justified by a definable need or a significant economic benefit. He thought that the proposed service responds to no discernible need and provides no apparent economic benefit.

Mr. Richardson (Board 9 Ratepayers Association) spoke on the subject of benefits/disbenefits to be realized should STOL services be implemented in the Windsor to Quebec transportation corridor. He quoted the Honourable Don Mazankowski, former Minister of Transport, as follows:

> The Government will treat STOL service on an equivalent basis to any other type of (their) service. If a proposed service is economically and environmentally sound then it will be permitted and encouraged. However, it would be counter-productive to have a subsidized STOL in the Montreal-Ottawa-Toronto Corridor where the Federal Government is already heavily subsidizing rail passenger service.[38]

Two witnesses envisaged "harder times" for existing modes of transport operating in the corridor should STOL services be implemented. Mrs. M. Bryden, an M.P.P for the Beaches Woodbine in the City of Toronto, thought that the transportation market would be fragmented, perhaps making operations out of Malton less profitable and adding to public expense. Mr. Heap, an Alderman in the City of Toronto expressed concern about the diversion of passengers from conventional air and existing rail services.

38 Transcript, Vol. 1, p. 22.

Mademoiselle H. Einarson, diplômée en études urbaines, a fait référence à une étude effectuée par le gouvernement de l'Ontario en 1976 dont l'objet était de déterminer si oui ou non des services ADAC pourraient être implantés de façon à promouvoir le développement économique en Ontario. Selon elle, une des conclusions de cette étude (qui n'a pas été diffusée) était que tout réseau ADAC en Ontario ne serait absolument pas concurrentiel dans le corridor Montréal-Toronto-Ottawa. En ce qui concerne cette constatation, Mlle Einarson a fait référence au cas du service expérimental Montréal-Ottawa, qui utilisait l'avion Twin Otter, beaucoup plus petit, et qui était exploité aux mêmes niveaux de services que le serait le Dash-7. Malgré la présence d'un grand nombre de fonctionnaires, le coefficient de remplissage moyen n'était que de 54.1%, c'est-à-dire une moyenne de moins de 6 passagers par vol dans un avion de 11 places.

Miss H. Einarson, a graduate in Urban Studies, spoke of a study carried out by the Ontario Government in 1976 to determine whether or not STOL service could be implemented in a manner to promote economic development throughout Ontario. One of the findings of this study (not released), she contended, was that any STOL network in Ontario would definitely not be competitive in the Montreal-Toronto-Ottawa corridor. In regard to this finding, Miss Einarson pointed to the trial Montreal-Ottawa service, using the much smaller Twin Otter aircraft operated with really the same service level as the Dash-7. With the assistance of a large civil service population, the average load factor was only 54.1 percent, an average of less than six passengers per flight in an 11-seat aircraft.

M. MacMillan, un citoyen résidant dans la ville de Toronto, a rappelé au Comité les expériences ADAC américaines. Il a fait remarquer qu'au début des années '70, le gouvernement des États-Unis a étudié la possibilité de créer un réseau ADAC dans le corridor nord-est entre Washington, New York et Boston. Ce projet a été étudié avec le plus grand soin et, à un certain moment, il avait été décidé d'avoir recours au Dash-7 ainsi qu'à un avion français. Ce projet ADAC, a-t-il commenté, n'a jamais vu le jour et le Gouvernement a plutôt choisi de consacrer les fonds à l'amélioration du réseau ferroviaire du corridor nord-est.

Mr. MacMillan, a private citizen residing in the City of Toronto, reminded the Committee of the American STOL experience. He pointed out that in the early 1970's, the Government of the United States studied the feasibility of creating a STOL network in the Northeast Corridor between Washington, New York and Boston. This project was studied in great depth and at one time there was a resolution made that the Dash-7 would be utilized in conjunction with a French aircraft. This STOL project, he commented, has not been implemented and instead the Government is spending funds on improving the Northeast Corridor rail services.

10.2.5 Économie de temps

Un certain nombre de témoins ont estimé que le coût direct et indirect des économies de temps prévues grâce au système ADAC était excessif et qu'en conséquence l'argument des économies de temps ne devrait pas être sérieusement envisagé.

M. Sergiandes a fait allusion à ce point dans son témoignage. Parlant en sa qualité d'homme d'affaires de Toronto, il a déclaré que, pour lui et ses collègues, un des aspects offrant le moins d'intérêt est l'idée d'un adacport qui leur permettrait de se rendre à Montréal plus rapidement. Il a expliqué que, normalement, lorsque

10.2.5 Time-Savings

It was the contention of a number of witnesses that the costs associated with achieving the alleged STOL time-savings were excessive and as a consequence the argument of time-savings should not be afforded much weighting.

Mr. Sergiandes touched upon this point in his testimony. Speaking as a Toronto businessman, he said that one of the things that seems of least interest to himself and colleagues is the thought of a stolport which would enable them to travel to Montreal more quickly. He explained that normally when one goes to Montreal, one

quelqu'un va à Montréal, il prend le vol du matin ou un vol du soir et passe ensuite la nuit à Montréal avant d'aller travailler le matin.

Un autre homme d'affaires de Toronto, M. Beauregard, a exprimé des doutes quant à l'idée qu'il soit possible de réaliser des économies de temps grâce à un service ADAC sur l'île de Toronto. Résident de Scarborough, une banlieue de Toronto, il a estimé constituer un échantillon représentatif du marché visé par le service. M. Beauregard, s'exprimant au nom des résidents des banlieues situées entre Oakville, Mississauga, Oshawa et Whitby, a dit ne pas croire qu'il soit possible d'économiser du temps en se rendant à Toronto pour prendre un avion sur l'île de Toronto plutôt qu'à Malton. M. Sutton, un autre homme d'affaires de Toronto, s'est dit d'accord avec M. Beauregard. Il a déclaré que, puisqu'il habite près du centre-ville dans le nord de Toronto, il est de toute façon plus rapide pour lui d'aller à Malton qu'à l'aéroport de l'île de Toronto.

takes the morning flight or takes an evening flight to spend the night in Montreal before starting to work in the morning.

Another Toronto businessman, Mr. Beauregard, questioned the proposal that a time-saving could actually be realized by the establishment of a STOL service on Toronto Island. Living in Scarborough, a suburb of Toronto, he saw himself as a representative of that target market for the service. Speaking for residents living in the suburbs of Oakville and Mississauga through to Oshawa and Whitby, he did not believe that there would be a time-saving if he were to travel into Toronto to board a plane at the Toronto Island as opposed to boarding a plane at Malton. Mr. Sutton, another Toronto businessman, supported Mr. Beauregard's argument. Living closer to downtown in North Toronto, he said that it is still quicker for himself to go to the airport at Malton than to the Island airport.

10.2.6 Un service destiné à une clientèle limitée

Un certain nombre de témoins qui se sont déclarés opposés à l'implantation de services ADAC sur l'île de Toronto ont estimé que les transports ADAC constituent un service extrêmement coûteux qui s'adresse à des hommes d'affaires dont les frais de déplacement leur sont remboursés ainsi qu'aux membres les plus riches de la société. Il ont estimé que les investissements nécessaires à la création d'un adacport sur l'île de Toronto seraient mieux utilisés si on les consacrait à l'amélioration des services ferroviaires, c'est-à-dire à un mode de transport moins coûteux pour l'usager qui dessert des voyageurs moins riches du corridor Windsor-Québec.

10.2.6 Limited Clientele Catered To

A number of the witnesses opposed to the implementation of STOL services on Toronto Island were concerned that STOL is a very expensive service catering to businessmen on expense accounts and the more affluent members of society. They were of the opinion that the capital investment required to establish a Stolport on Toronto Island would be better spent on upgrading rail services -- a more affordable mode of transportation serving less affluent travellers in the Windsor-to-Quebec transportation corridor.

10.2.7 Emplois

Il a été dit par un certain nombre de tenants de la création de services ADAC que l'implantation d'un système ADAC entraînerait la création de nouveaux emplois pour la main-d'oeuvre canadienne. À cet égard, de nombreux témoins représentant le public et qui sont opposés à l'implantation de services ADAC sur l'île de Toronto ont exprimé des doutes.

10.2.7 Jobs

It was argued by a number of STOL proponents that development of a STOL system would create new jobs for the Canadian labour force. In this connection, certain concerns were expressed by public interest witnesses opposed to the implemenation of the STOL concept at Toronto Island.

Un citoyen, M. MacMillan, a fait remarquer que, grâce à l'implantation de services ADAC sur l'île de Toronto, on créerait des emplois spécialisés pour lesquels il serait nécessaire d'importer de la main-d'oeuvre qualifiée. Il a déclaré que, dans de telles circonstances, l'argument de la création d'emplois travaillait contre lui-même.

M. MacMillan a également estimé que de tels services aériens créeraient des emplois à Toronto et à Montréal et non pas aux endroits où ils sont le plus nécessaires - là où l'on produit de l'équipement ferroviaire et dans les petites communautés le long des lignes de chemin de fer.

Un autre citoyen, M. Layton, a déclaré que le Conseil du travail du Toronto métropolitain s'était prononcé en faveur de l'augmentation des services ferroviaires. Le Conseil, a-t-il dit, a estimé que la mise en place d'un service de transport qui concurrencerait les chemins de fer ne ferait que réduire le nombre d'emplois disponibles dans ce dernier secteur et que cela déboucherait sur une réduction nette du nombre d'emplois.

10.2.8 Efficacité énergétique

Il a également été dit que la proposition d'implantation de services ADAC représentait une utilisation peu efficace de l'énergie. À cet égard, M. Munro (Organisation communautaire de la circonscription 9) a déclaré que, selon Transports Canada, l'efficacité énergétique du transport aérien est bien inférieure à celle des modes de transport de surface. Selon l'étude menée sur les modes de transport dans le sud de l'Ontario et la région adjacente de Montréal, le mode de transport par autobus Diesel est le plus efficace, le transport ferroviaire venant en deuxième lieu. M. Munro a fait remarquer que la souplesse des modes de transport comme le rail en matière de consommation énergétique constitue une considération importante dans une économie de plus en plus à la merci d'une pénurie de carburant. À la différence du rail, pour lequel on peut remplacer le carburant diesel par l'électricité et le charbon, les transports aériens dépendent, au moins pour l'instant, exclusivement des dérivés du pétrole.

M. Gilbert, un magistrat de la ville de Toronto, a noté que les transports ADAC utiliseraient peut-être moins d'énergie que les transports aé-

Mr. MacMillan, a private citizen, pointed out that the types of jobs created by the implementation of STOL services on Toronto Island would be of the skilled variety, for which it would be necessary to import manpower from other countries. He said that under such circumstances, the argument of job creation works against itself.

Mr. MacMillan was also concerned that such air service would create jobs in Toronto and Montreal, and not at those locations where jobs are needed most--locations where rail equipment is produced and those small communities along the railway line.

Mr. Layton, another private citizen, pointed out that the Metro Toronto Labour Council had come out in favour of increasing rail services. The Council, he said, considered that the setting up of a transportation facility in competition with railroads would only reduce the jobs on the railways--and that could result in a net reduction of jobs.

10.2.8 Fuel Efficiency

It was also argued that the STOL proposal represented an unwarranted use of energy. In this regard, Mr. Munro (Ward 9 Community Organization) said that Transport Canada rates the fuel efficiency of air modes well below that of most ground transportation modes. In its study of transportation modes for southern Ontario and the adjoining Montreal region, the diesel bus was found to be the most energy-efficient, with rail being the next most efficient mode. Mr. Munro pointed out that the flexibility which modes, such as rail, offer in the fuel used is a significant consideration in an increasingly fuel-short economy. Unlike rail, for which electricity and coal exist as alternatives to diesel fuel, the air mode depends, at least thus far, exclusively on petroleum fuel.

Mr. Gilbert, an Alderman in the City of Toronto, noted that STOL might possible use less energy than travel by conventional aircraft. He

riens classiques. Mais il a déclaré que la question pertinente était: "Si l'on introduit cette forme de transport, risque-t-on de compromettre le développement adéquat de modes de transport énergétiquement économiques comme les trains?"

En tant que président de l'Organisation communautaire de la circonscription 6, M. Crawford a passé en revue le sujet de la capacité des transports ferroviaires à utiliser d'autres formes d'énergie. À cet égard, il a fait remarquer que, selon les experts, les trois aérogares proposées sont situées à l'intérieur de la distance idéale pour des LRC et autres véhicules ferroviaires.

10.3 Raisons à caractère environnemental

Quarante-et-un témoins représentant le public ont exprimé leur opposition à l'instauration de services ADAC sur l'île de Toronto pour des raisons à caractère environnemental (voir le tableau 10.2).

10.3.1 Destruction de zones récréatives

La majorité des personnes opposées à l'implantation des services ADAC sur l'île de Toronto pour des raisons à caractère environnemental étaient d'avis que l'expansion proposée du trafic aérien sur l'île entraînerait la détérioration inévitable de sa valeur en tant que zone récréative. M. Ward, un magistrat de la circonscription 9 de la ville de Toronto, a résumé cette opinion dans son témoignage. Selon lui, les bords du lac constituent un aspect unique de Toronto qui assure aux résidents de la ville un grand nombre de ressources récréatives extrêmement intéressantes. Selon lui, les zones récréatives de l'île qui entourent l'aéroport deviendront de plus en plus importantes à l'avenir et devraient être préservées du bruit inhérent à un aéroport en expansion.

Un professeur de géographie de l'université York, M. Roy Merrens, a témoigné à titre de directeur d'un projet de recherche de trois ans ayant pour but d'analyser les causes et les conséquences des altérations subies par les rivages des principales villes portuaires du pays. Il a déclaré qu'on peut constater une évolution de l'utilisation des berges de toutes les principales villes portuaires nc méricaines. Cette tendance générale, qui s'est accélérée au cours des

saw the relevant question as being, "if you introduce this form of transportation, are you less likely to have the proper development of energy-conserving forms of transportation, such as trains".

Speaking as Chairman of Ward 6 Community Organization, Mr. Crawford commented on the subject of rail's capability to use alternative forms of energy. In this regard, he pointed out that according to experts, all three proposed terminals are within an appropriate distance which is ideal for LRC and other rail vehicles.

10.3 Environment-Related Reasons

Forty-one public interest witnesses expressed opposition to the implementation of STOL services on Toronto Island for environment-related reasons (see Table 10.2).

10.3.1 Destruction of Recreational Areas

Of those persons opposed to the implementation of STOL services on Toronto Island for environmental reasons the majority were of the opinion that if the proposed expansion of air traffic on the Island should go through, the Island value as a parkland would inevitably deteriorate. Testimony of Mr. Ward, an alderman in Ward 9 of the City of Toronto, cited this opinion well. He saw the waterfront as a unique part of Toronto, providing a number of recreational resources which are extremely valuable for city residents. In his view, the recreational areas of the Island which surround the airport will take on an even greater importance in the future and should be preserved from the noise of an expanding airport.

Roy Merrens, a Professor of Geography at York University testified in his capacity as the director of a three-year research project analyzing the causes and consequences of the changes taking place on the waterfronts of all major port cities in this country. He said that an evolution in waterfront land use is apparent in all major North American port cities. Gaining momentum in the 1970's, this general tendency variously referred to as waterfont revitalization in-

années 70 et que l'on qualifie généralement de "revitalisation" des berges, consiste à profiter du déclin de l'utilisation de ces berges pour le commerce et les opérations maritimes et à mettre en valeur leur utilisation à des fins résidentielles et récréatives. M. Merrens a émis l'opinion que le fait de tenter de convertir l'île de Toronto en un aéroport commercial va à l'encontre de cette tendance très importante.

D'autres témoins (voir Mackenzie, Edwards, Stinson) ont plutôt soutenu l'opinion émise par M. Merrens que l'île de Toronto, en tant que port, suit cette tendance qu'il appelle la "revitalisation" des berges. M. Mackenzie, qui réside dans le port et y exploite une affaire, a déclaré qu'il a pu personnellement constater que la demande d'installations récréatives aquatiques s'accroît chaque année. Il a dit que les dernière statistiques parues dans "Canadian Boating" indiquent que, lors de la seule exposition de printemps de Toronto, l'industrie a reçu entre $150 et $200 millions de commandes pour de nouveaux bateaux.

Enfin, la moitié des personnes qui ont estimé que l'implantation de services ADAC sur l'île de Toronto détruirait ces zones récréatives ont exprimé leur soutien à la ville de Toronto qui estime que l'on devrait plutôt faire de l'île un parc communautaire résidentiel.

10.3.2 Préservation des forêts et de la faune

Un certain nombre de personnes qui se sont déclarées opposées à l'implantation de services ADAC sur l'île de Toronto pour des raisons environnementales étaient d'avis que le bruit, la circulation et la pollution inhérents à la circulation aérienne ADAC compromettraient sérieusement les écosystèmes de l'île. À cet égard, Mme Fiona Nelson s'est adressée au Comité en tant que présidente du Conseil scolaire de Toronto. Elle a expliqué que le conseil a une école de sciences naturelles sur l'île de Toronto qui, dans le cadre de l'enseignement qu'elle dispense, dépend de la faune et de la flore qui subsistent sur l'île.

10.3.3 Pollution par le bruit

Environ la moitié des personnes opposées à l'implantation de services ADAC sur l'île de Toronto pour des raisons environnementales se

volves taking advantage of the decreased use of the waterfront for shipping and trade in order to emphasize the waterfront's use for residential and recreational purposes. It was Mr. Merrens' opinion that the effort to convert the Toronto Island Airport into a commercial airport goes counter to this very important tendency.

Testimonies of other witnesses (see Mackenzie, Edwards, Stinson) tended to support Merrens' contention that Toronto Island, as a port, is undergoing that tendency to which he refers as waterfront revitilization. Mr. Mackenzie, a resident of the harbour and a businessman operating a business facility within the harbour said that he personally has found that the demands for recreational water facilities are increasing annually. He said that the latest statistics in "Canadian Boating" indicate that in the recent Spring Show in Toronto alone, the industry has been doing anywhere between 150 to 200 million dollars in orders for new boats

Finally, half of those persons who thought that the implementation of STOL services on Toronto Island would destroy its recreational areas expressed support for the City of Toronto in its position that the Island should alternatively be used for residential community/park development.

10.3.2 Forest and Wildlife Preservation

A number of those persons opposed to the implementation of STOL services on Toronto Island for environmental reasons were of the opinion that the noise, traffic and pollution engendered by a "STOL" aircraft would seriously endanger the viability of existing wildlife and wilderness on the Island. In this regard, Mrs. Fiona Nelson addressed the panel as Chairman of the Toronto Board of Education. She explained that the Board has a Natural Science School on Toronto Island which, for its teaching function, depends on the wildlife and what wilderness remains on the Island.

10.3.3 Noise Pollution

Of those persons opposed to the implementation of STOL services on Toronto Island for environmental reasons, almost half indicated some

sont dites préoccupées du fait que la qualité de la vie dans leur communauté résidentielle située à proximité de l'île de Toronto pouvait être diminuée par le bruit engendré par les avions ADAC exploités sur l'île. A cet égard, M. Christie (président de l'Association des propriétaires fonciers de la neuvième circonscription) a cité la conclusion de l'ancien président de la Chambre d'immeubles de Toronto qui avait déclaré que, si un service ADAC était développé, la valeur des résidences (aux alentours de Beaches) diminuerait d'au moins 15%.

concern that their residential communities in proximity to Toronto Island would become less desirable places to live as a result of noise generated from "STOL" aircraft operating from the Island. In this connection, Mr. Christie (Chairman of the Ward 9 Ratepayers Association) cited the conclusion of the past president of the Toronto Real Estate Board that if the STOL service were to be developed, the value of homes (in the Beaches area) would depreciate in value by at least 15%.

En ce qui concerne la fréquence d'un service ADAC, M. Richardson (Association des propriétaires fonciers de la neuvième circonscription) a suggéré que Canavia aussi bien que Dash-Air proposent un service ADAC à grande densité pour l'aéroport de l'île de Toronto. La demande de Canavia, a-t-il déclaré, porte sur 60 mouvements par jour et, en ce qui concerne Dash-Air, sur 80.

Speaking on the subject of frequency of "STOL" service, Mr. Richardson (Board 9 Ratepayers Association) suggested that both Canavia and Dash-Air are proposing a high-density STOL service for Toronto Island Airport. Incoming flights, he submitted, would be 60 per day according to the Canavia application and 80 per day, according to Dash-Air.

Un témoin a déclaré qu'elle ne trouvait pas le bruit de l'avion Dash-7, actuellement utilisé pour les services ADAC, particulièrement dérangeant. Toutefois, M. Richardson a dit que les gens ne se préoccuperaient peut-être pas de ce type d'avion ADAC mais plutôt d'une deuxième génération d'avion ADAC qui serait à propulsion à réaction. Il a poursuivi en disant que la mise au point d'un avion ADAC à réaction commercialement viable se poursuit à un rythme beaucoup plus accéléré que ce que quiconque aurait pu imaginer voilà seulement un an. De plus, il a cru comprendre que: (1) des discussions préliminaires ont récemment eu lieu entre le gouvernement fédéral et de Havilland Canada en ce qui concerne la phase A d'un projet conjoint avec une compagnie américaine, General Dynamics, d'un programme de développement d'un avion de transport ADAC à réaction et (2) selon un bulletin d'initiatives d'avantages industriels du CF-16 publié en 1979, la phase A de ce progamme sera terminée en avril 1980.

One witness said that she did not find the sound of the Dash-7 aircraft, presently utilized for STOL services, particularly disturbing. However, Mr. Richardson said people may not necessarily be concerned about this vintage of STOL aircraft, but have a concern about the second generation of STOL which may be jet-propelled. He went on to comment that the development of a commercially viable jet-STOL is happening faster than anyone could have imagined only a year ago. Furthermore, it was his understanding that, (1) preliminary discussions had recently been held between the Federal Government and de Havilland Canada for Phase "A" of a joint project with a U.S. company, General Dynamics, to develop a new jet-STOL transport and (2) according to a CF-16 Industrial Benefits Initiatives Bulletin published in November 1979, Phase "A" of this project will be completed in April, 1980.

Un autre témoin, M. Munro (Organisation communautaire de la circonscription 9) a affirmé qu'une fois que les fabricants américains d'avions ADAC à réaction mettront sur le marché une version commerciale civile, les avantages économiques de cet avion pour les exploitants de lignes aériennes (plus grand nombre de sièges et temps cale à cale réduit) forceront son introduction sur l'aéroport de l'île de Toronto en

Another witness, Mr. Munro (Ward 9 Community Organization), contended that once jet-STOL is available in a civilian commercial version from U.S. manufacturers, the economic advantages that jet-STOL offers to airline operators--greater passenger capacity and shorter block time--will place pressure for its introduction at Toronto Island Airport to replace the less economical Dash-7 aircraft. It was his opinion

remplacement de l'avion Dash-7 moins économique. Il a dit croire que si un avion ADAC à réaction était fabriqué par un manufacturier canadien ou si un avion ADAC à réaction dont des pièces sont fabriquées au Canada devenait disponible, cette pression économique serait encore plus grande. Enfin, M. Munro a déclaré qu'on peut d'ores et déjà se rendre compte qu'un tel développement a été prévu depuis longtemps. On a pu entendre un représentant de la compagnie de Havilland dire que, lorsque les mouvements aériens seront en nombre suffisant sur l'île de Toronto pour justifier la conversion à l'avion ADAC à réaction, on pouvait s'attendre à ce que ce changement survienne.

Environ la moitié des personnes qui se sont dites préoccupées du bruit engendré par les avions ADAC exploités sur l'aéroport de l'île de Toronto craignent que l'île de Toronto puisse devenir un grand aéroport pour avions à réaction. M. Crawford (Organisation communautaire de la circonscription 6) a bien résumé cette opinion. Il a déclaré qu'un aéroport commercial est ce qu'il est et que, même si la première proposition est limitée, on ne peut que commencer à imaginer quels futures services aéronautiques on proposera par la suite en les justifiant par l'existence d'un aéroport commercial sur l'île de Toronto.

10.3.4 Sécurité

Certaines personnes opposées à l'implantation de services ADAC sur l'île de Toronto pour des raisons environnementales se sont dites préoccupées de la sécurité des zones résidentielles et récréatives à la suite de l'augmentation proposée de la circulation aérienne.

10.4 Raisons de conflits d'intérêts

Quarante-et-un témoins d'intérêt public se sont en général déclarés opposés à l'implantation de services ADAC sur l'île de Toronto pour des raisons relatives à des conflits d'intérêts (voir le tableau 10.3).

10.4.1 Utilisation des sols de l'île de Toronto

Les témoins d'intérêt public qui ont exprimé leur opposition à l'implantation de services ADAC sur l'île de Toronto pour des raisons environnementales étaient en général d'accord avec l'opinion de M. Crawford en ce qui concerne l'utilisation terrestre de l'île de Toronto.

that if jet-STOL becomes available from a Canadian manufacturer, or if a jet-STOL aircraft for which components are manufactured in Canada becomes available, this economic pressure would likely be still greater. Finally, Mr. Munro said that there is already some evidence that such a development has long been planned. A de Havilland representative has been reported as saying that when sufficient traffic has been established at Toronto Island Airport to justify conversion to jet-STOL, the change could be expected to occur.

Over half of those persons who expressed concern for the noise generated by STOL aircraft operating from Toronto Island Airport were wary that Toronto Island would develop into a major jet-port. Mr. Crawford (Ward 6 Community Organization) expressed this view well. He said a commercial airport is a commercial airport and however limited the first proposal brought before the Commission, one can only begin to imagine what future aviation services will be proposed, using as their justification the existence of a commercial airport on Toronto Island.

10.3.4 Safety

Some of those persons opposed to the implementation of STOL services on Toronto Island for environmental reasons were concerned about safety for residential and recreational areas from the proposed increase in air traffic.

10.4 Conflict of Interest Reasons

Forty-one public interest witnesses were generally opposed to the implementation of STOL services on Toronto Island for reasons pertaining to conflict of interest (see Table 10.3).

10.4.1 Land Use of Toronto Island

Public interest witnessses who expressed opposition to the implementation of STOL services on Toronto Island for environmental reasons would be in general agreement with a view expressed by Mr. Crawford in regard to land use of Toronto Island.

S'exprimant en tant que président de l'Organisation communautaire de la circonscription 6, M. Crawford a suggéré qu'il existe un conflit d'intérêts en ce qui concerne l'utilisation terrestre de l'île de Toronto dans le cadre d'une décision d'implantation de services ADAC. À cet égard, M. Crawford a dit que l'Organisation communautaire de la circonscription 6 est opposée à l'implantation de services ADAC car elle estime que le développement d'un service d'aviation commerciale sur l'île entre en conflit avec la création de logements nécessaires. Selon lui, l'augmentation de la circulation aérienne, du bruit et de la circulation automobile, ou l'expansion des terrains de stationnement, des routes et autres services qui vont avec ce genre de projet, ne peut être conciliée avec le futur développement de constructions résidentielles dans les environs.

10.4.2 Les intérêts locaux par rapport à l'intérêt national

En ce qui concerne la question des conflits d'intérêts, on a également soulevé le point des "intérêts locaux" par rapport à "l'intérêt national". Un citoyen, M. Layton, a estimé que, lorsque l'on rendra une décision à propos de l'implantation de services ADAC sur l'île de Toronto, la commodité publique, le besoin public ou le besoin national, quelle que soit la façon dont on l'exprime, sera mis en balance avec les préoccupations locales. À la fin, quelque chose que l'on définit vaguement comme "l'intérêt national" pourrait servir d'argument pour justifier l'introduction de services ADAC sur l'île de Toronto.

Un autre témoin, M. Richardson (Association des propriétaires fonciers de la circonscription 9), a déclaré que l'intérêt national pèserait plus lourd que les préoccupations locales en ce qui a trait à l'introduction de services ADAC. Il s'est dit d'accord avec la position prise par M. Don Mazankowski, l'ancien ministre des Transports du gouvernement conservateur. M. Mazankowski a déclaré:

> C'est le travail du gouvernement que d'écouter de temps en temps la population même si, quelquefois, en écoutant la population on n'arrive pas au meilleur système. Mais, du moins, il s'agit d'un système approuvé par les résidents. Je pense que ce gouvernement va s'efforcer d'écouter.

Speaking as Chairman of Ward 6 Community Organization, Mr. Crawford suggested that there would be a conflict of interest regarding land use if a decision were taken to implement STOL services on Toronto Island. In this regard, Mr. Crawford said that Ward 6 Community Organization is opposed to the implementation of STOL services because it sees the development of commercial aviation on the Island as being in opposition to the development of needed housing. In his opinion, the increases in air traffic, noise and vehicular traffic--or the expansion of parking lots, roads and other services which would attend such a project, cannot be reconciled with the eventual development of residential accommodation in the area.

10.4.2 Local Interests Versus the National Interest

Another argument raised pertaining to the issue of conflict of interests concerns the conflict between "local interests" and the "national interest". Mr. Layton, a private citizen, was concerned that when the decision is made as to whether or not STOL services are implemented on Toronto Island, public convenience, public need or national need, however it is phrased, will be weighed against local concerns. In the end, something broadly called "national interest" might be used as an argument to justify the introduction of STOL services on Toronto Island.

Another witness, Mr. Richardson (Board 9 Ratepayers Association), was concerned that the "national interest" would be weighted more heavily than local concerns for the introduction of STOL services. He said that he was in agreement with that position taken by the Honourable Don Mazankowski, the former Minister of Transport for the Conservative Government. Mr. Mazankowski said:

> In our business of Government we have to listen to the people from time to time and sometimes in listening to the people we don't always come up with the best system, but at least it's a system that can be endorsed by the residents. I think that this Government is one that's going to listen.

M. W.K. Bryden, membre de la Confédération des associations de résidents et de propriétaires fonciers, a déclaré que, selon lui, les préoccupations locales devraient peser plus lourd que "l'intérêt national" en ce qui concerne l'implantation de services ADAC sur l'île de Toronto. À cet égard, il a fait remarquer que l'aéroport de l'île de Toronto n'est un aéroport qu'en vertu d'un bail passé entre les commissaires du port de Toronto et la ville de Toronto. Il a déclaré que ce bail définit des conditions énoncées par la ville de Toronto qui restreignent de façon importante l'utilisation de telles terres en tant qu'aéroport. Une décision de la Cour suprême de l'ontario se lit ainsi:

> Dans la mesure où le règlement municipal 505-79 exprime les conditions de renouvellement des baux des terres propriétés de la ville, il s'agit d'un exercice valide du pouvoir législatif de la ville.

M. Bryden, qui appuie son argument sur cette décision, a déclaré que les services ADAC ne pourraient être implantés sur l'aéroport de l'île de Toronto qu'en vertu de cet accord.

Mr. W.K. Bryden, a member of the Confederation of Resident and Ratepayer Associations, was of the opinion that local concerns should outweigh the "national interest" in regard to the implementation of STOL services on Toronto Island. In this regard, he pointed out that Toronto Island Airport is used as an airport only by virtue of a lease agreement between the Toronto Harbour Commissioners and the City of Toronto. He said that this lease agreement defines conditions laid down by the City of Toronto which significantly restricts the use of such lands as an airport. In a decision by the Division Court of Ontario, it ruled:

> To the extent By-Law 505-79 expresses the conditions for renewal of the leased lands owned by the City, it is a valid exercise of the legislative power of the City

Using this decision as the basis of his argument, Mr. Bryden submitted that STOL services can only be extended to Toronto Island Airport by virtue of this agreement.

TABLEAU 10.1 – TABLE 10.1

Pourcentage des témoins ayant exprimé leur opposition aux services ADAC pour des raisons à caractère économique –

Number of Witnesses--Percentage of Total Witnesses Opposed to Implementation of STOL Services by Expressed Economic-Oriented Argument

Raison – Argument	Nombre de Témoins – Number of Witnesses	Pourcentage du total des témoins – % of Total Witnesses
Économique/environnemental/conflit d'intérêts – Economic/Environment/Conflict of Interest	48	100.0
Raisons à caractère économique – Economic-Oriented Arguments	33	68.7
Autres emplacements possibles pour l'adacport – Alternative Locations for STOLport	6	12.5
Vitrine facilitant la promotion des ventes de l'avion Dash-7 – Showcase to Promote Sale of Dash-7 Aircraft	6	12.5
Capital mieux utilisé si il est consacré à l'amélioration des services ferroviaires – Better Utilization of Capital to Upgrade Rail Services	31	64.5
Destruction de la concurrence intermodale dans le corridor – Destruction of Intermodal Competition in Corridor	15	31.2
Économie de temps non concrétisée – Time Saving Not Realized	11	22.9
Services s'adressant à une clientèle limitée – Limited Clientele Catered To	9	18.7
Perte d'emploi – Destruction of Jobs	4	8.3
Efficacité énergétique – Fuel Efficiency	14	29.1

TABLEAU 10.2 – TABLE 10.2

Pourcentage des témoins ayant exprimé leur opposition aux services ADAC pour des raisons à caractère environnemental –

Number of Witnesses--Percentage of Total Witnesses Opposed to Implementation of STOL Services by Expressed Environment-Related Arguments

Raison – Argument	Nombre de témoins – Number of Witnesses	Pourcentage du total des témoins – % of Total Witnesses
Économique/environnemental/conflit d'intérêts – Economic/Environment/Conflict of Interest	48	100.0
Raisons à caractère environnemental – Environment-Related Arguments	41	85.4
Destruction de zones récréatives – Destruction of Recreational Areas	36	75.0
Préservation de la faune et de la flore – Forest and Wildlife Preservation	9	18.7
Pollution par le bruit – Noise Pollution	19	39.5
Sécurité – Safety	3	6.2

TABLEAU 10.3 – TABLE 10.3

Pourcentage des témoins ayant exprimé leur opposition aux services ADAC pour des raisons de conflit d'intérêts –

Number of Witnesses--Percentage of Total Witnesses Opposed to Implementation of STOL Services by Expressed Conflict of Interest Argument

Raison – Argument	Nombre de témoins – Number of Witnesses	Pourcentage du total des témoins – % of Total Witnesses
Économique/environnemental/conflit d'intérêts – Economic/Environment/Conflict of Interest	48	100.0
Raisons de conflit d'intérêts – Conflict of Interest Arguments	41	85.4
Utilisation terrestre de l'île de Toronto – Land-Use of Toronto Island	41	85.4
Intérêt local par rapport à intérêt national – Local Interest versus National Interest	3	6.2

Annexe I

Le témoignage de M. P.B. Lesage[39]

M. Lesage a étayé devant la Commission certains aspects d'un rapport[40] qu'il avait, en tant qu'expert-conseil, rédigé en 1977 pour le Centre de développement des transports.

M. Lesage a expliqué que le but du rapport était de faire la synthèse de l'évolution de l'opinion publique dans les villes de Montréal et Ottawa sur le service ADAC exploité à titre expérimental entre ces deux villes. Conséquemment, trois enquêtes avaient été entreprises dans le but de percevoir l'évolution de l'opinion publique. Le premier sondage a eu lieu au début de 1974, avant que ne débute le service ADAC entre Montréal et Ottawa. Un deuxième a eu lieu à la fin de 1974 alors que les services ADAC étaient en place, et le troisième sondage a été pris après que le projet eût été terminé.

M. Lesage a expliqué que chaque sondage s'adressait à trois groupes distincts:

1. la population de Montréal,
2. les gens d'Ottawa demeurant près de l'aéroport (c.-à-d. Rockliffe Park), et
3. les gens d'Ottawa demeurant plus loin de l'aéroport.

M. Lesage a ajouté que chaque sondage était administré à un groupe de domiciles choisis au hasard. Les entrevues, basées sur un questionnaire sturcturé et administré à domicile, duraient de 35 à 40 minutes.

39 Ce témoignage a été donné à Montréal.

40 Pièce C-15, "A Longitudinal Look at Findings from Three Studies of Community Awareness and Reactions Regarding the STOL Demonstration Service Among Residents of Ottawa and Montreal", Pierre B. Lesage, Conseils et Recherche en Gestion et Communication Ltée, 1977.

Addendum I

The Evidence of Mr. P.B. Lesage[39]

Mr. Lesage reviewed for the Committee certain aspects of a 1977 report,[40] which he, as a consultant, had prepared for the Transport Development Agency.

Mr. Lesage explained that the purpose of the report was to show the evolution of public opinion in Montreal and Ottawa towards the STOL service which was operated between Montreal and Ottawa. Accordingly, three surveys were undertaken to monitor any changes in public opinion toward the STOL service. The first of these surveys was conducted prior to the implementation of STOL services between Montreal and Ottawa (the beginning of 1974). A second survey was conducted while STOL services were being implemented between the two cities (the end of 1974). The third survey was conducted after the STOL services were terminated.

Mr. Lesage explained that each survey was performed on three identifiable populations. These populations were defined as:

1. the Montreal population,
2. the adjacent Ottawa population, i.e., those persons living in Rockliffe Park near the airport; and,
3. the distant Ottawa population, i.e., those persons living further away from the airport.

Mr. Lesage indicated that for each survey, in each of the defined population areas, households were randomly selected. A single structured questionnaire was then administered through the use of 35 to 40 minute at-home interviews.

39 This evidence was presented in Montreal.

40 Exhibit C-15, "A Longitudinal Look at Findings from Three Studies of Community Awareness and Reactions Regarding the STOL Demonstration Service Among Residents of Ottawa and Montreal", Pierre B. Lesage, Conseils et Recherche en Gestion et Communications Ltée. 1977.

En exposant les résultats de ces enquêtes, M. Lesage a révélé que 40% des habitants de Montréal interviewés n'étaient pas au courant du projet ADAC. Par comparaison, 30% des résidents d'Ottawa éloignés de l'aéroport et 10% de la population d'Ottawa demeurant dans le voisinage de l'aéroport ne connaissaient pas le projet.

La question touchant l'acceptation du projet ADAC n'a été posée qu'aux gens qui étaient au courant de son existence. Soixante-dix pour cent des gens interviewés se sont prononcés en faveur, huit pour cent y étaient opposés, et les autres indécis. À Montréal et dans la région d'Ottawa éloignée de l'aéroport, l'opinion est demeurée favorable tout au cours du projet. Au début, 20% des résidents voisins de l'aéroport à Ottawa se sont prononcées contre le projet; cependant, vers la fin du projet, lorsque ces même individus ont constaté que le bruit et la pollution étaient moins sérieux que ce qu'ils avaient craint, l'opinion défavorable a décru.

Quant aux gens qui se sont prononcés en faveur de l'ADAC, M. Lesage a trouvé que les supporteurs étaient enthousiasmés surtout par l'idée futuriste du transport ADAC interurbain qui leur semblait moins complexe que le système conventionnel avec ses gros aéroports. En outre, ils constataient la commodité immédiate, même si ce n'était pas pour eux, mais pour les gens qui ont à voyager et aussi éventuellement pour les touristes.

Les indécis hésitaient devant deux questions: premièrement, le système pourrait-il s'autofinancer, et deuxièmement, serait-il préférable de développer d'autres formes de transport intercité.

Selon le rapport de M. Lesage, les opposants pourraient changer d'idée à condition que ce soit l'entreprise privée (plutôt que le gouvernement) qui dirige le projet, à ses propres risques et sans subvention du gouvernement; ces mêmes opposants croyaient que l'on devrait utiliser un avion plus gros que le Twin Otter.

From a tabulation of the number of households sampled in all three surveys, Mr. Lesage commented that 40 percent of those households sampled in the Montreal population were not aware of the STOL project. This compared to 30 percent of the households sampled from the distant Ottawa population and 10 percent of the households sampled from the adjacent Ottawa population.

In speaking on the subject of public acceptance of the STOL project and taking into account only those households sampled who were aware of the STOL project, Mr. Lesage indicated that 70 percent were in favour of it, 8 percent were opposed to it and the rest were undecided. He explained that of those households sampled from the Montreal and distant Ottawa populations, a generally favourable attitude towards STOL was sustained throughout the study period. Of those households sampled from the adjacent Ottawa population, Mr. Lesage indicated that 20 percent were against the STOL project. However, as time went by and people realized the limited extent of the noise and pollution levels, the percentage of those opposed to the project decreased.

In respect of those households sampled which supported the STOL project, Mr Lesage found that they were generally enthusiastic about the futuristic approach of intercity STOL transport which appeared less complicated than the conventional large airport system. Moreover these supporters of STOL also liked its practicability for those who must travel--even if not themselves, and its possibilities for attracting tourist traffic at some time in the future

In respect of those households sampled which were undecided as to whether or not they were in favour of the STOL project, Mr. Lesage identified two concerns: first, whether such a system could be self-financing, and second, whether there were better forms of intercity transport.

Finally, in respect of the households sampled which were opposed to the STOL project, Mr. Lesage explained that a great proportion of those persons would be ready to accept the concept provided that STOL was run under the auspices of private enterprise rather than government was self-financing and not subsidized by government, and was more profitable through the use of a larger aircraft than the Twin Otter.

Annexe II

Partisans du service ADAC

Dans la section 1.1 du premier chapitre, on a étudié les dépositions des témoins, qui au nom de l'intérêt public, défendent le principe de l'ADAC. Ces dépositions ont été prises en considération du fait qu'elles plaident en faveur des services aériens. Dans le présent addenda, les conceptions des témoins intervenant au nom de l'intérêt public et qui ont soutenu le principe de l'ADAC pour des raisons autres que "la nécessité d'un service aérien" sont examinées. Ces témoins n'étaient pas tous présents à l'audience du soir.

A10.1 M. Hardy

Dans son témoignage, M. Hardy a critiqué le gouvernement fédéral, déclarant que celui-ci occupe une position suffisamment monopolistique dans l'industrie du transport aérien. Il a estimé que la société Air Canada ne pouvait pas exploiter économiquement les petits trajets et a apporté son soutien à la création de services ADAC sur l'île de Toronto comme moyen de permettre aux petits transporteurs de prendre une partie du marché de l'aviation commerciale.

A10.2 M. A. Stewart

Parlant en qualité de président de la société Electrilizer Corporation, qui construit des installations de production d'hydrogène, M. Stewart croit que la technologie canadienne devait être soutenue et pense qu'un adacport sur l'île de Toronto est un élément essentiel du projet de démonstration permettant de commercialiser les avions Dash-7 de de Havilland

De plus, M. Stewart a exprimé le point de vue selon lequel la poursuite des activités de l'aéroport de l'île de Toronto et son utilité pour le monde des affaires canadien importent plus que les considérations relatives à la protection de la nature.

A10.3 M. J.W. Brynn

Parlant en qualité de délégué du Conseil consultatif pour le réaménagement de Toronto, M. Brynn a soutenu que l'activité de l'aviation légère ne gêne aucunement la population riveraine du lac et que la mise en oeuvre des avions

Addendum II

Public Support for STOL Services

In Section 1.1 of Chapter One, the evidence of public interest witnesses in support of the STOL concept was reviewed. Their evidence was considered at that point since it addresses the issue of a requirement for air services. In this addendum, the views of the public interest witnesses who supported the concept of STOL for reasons other than 'the requirement for air service' are considered. Not all these witnesses were present at the evening sitting of the hearing.

A10.1 Mr. Hardy

In his testimony, Mr. Hardy was critical of the Federal Government, saying that it has enough monopoly in the airline industry. He was of the opinion that Air Canada's short runs are not economically feasible and supported the implementation of STOL services on Toronto Island as a means of letting the smaller carriers have a share of the airline market.

A10.2 Mr. A. Stewart

Speaking as President of Electrilizer Corporation, a manufacturer of hydrogen gas generating plants, Mr. Stewart believed that Canadian technology should be supported and was of the opinion that a Stolport on Toronto Island is essential as a demonstration project to market de Havilland's Dash-7 aircraft.

In addition, Mr. Stewart expressed the view that the continuation of Toronto Island Airport and its usefulness to the Canadian businessman transcends wildlife considerations.

A10.3 Mr. J.W. Brynn

Speaking as the Executive Officer of the Toronto Redevelopment Advisory Council, Mr. Brynn contended that the waterfront environment is enhanced by light aircraft and the use of the Dash-7 aircraft would not degrade the am-

Dash-7 ne dégraderait pas la qualité de la vie dans cette région. Il a ajouté que le Conseil est en faveur de l'activité de l'aviation générale à l'aéroport de l'île de Toronto. Le Conseil estime également que la création de services ADAC se traduirait par la modernisation des installations permettant le vol aux instruments, ce qui profiterait aussi bien aux hommes d'affaires qu'à d'autres personnes.

Enfin, M. Brynn a estimé que le nombre de personnes qui auraient recours aux services ADAC à l'île de Toronto serait peu important par comparaison avec les millions de visiteurs qui empruntent chaque année les installations et les parcs de la zone portuaire.

A10.4 M. R.J. Fox

Parlant en tant que propriétaire de la société Fox Aero Services basée sur l'île de Toronto, M. Fox a déclaré qu'aucun des exploitants, lui compris, ne subirait un quelconque préjudice du fait d'une éventuelle création de services ADAC sur l'île de Toronto. Se référant à certaines recommandations formulées par certains requérants pour le cas où un service ADAC serait créé sur l'île de Toronto (la modernisation des services de lutte contre l'incendie, la construction d'un tunnel reliant l'île à la terre ferme, l'installation d'un MLS) M. Fox a également demandé que les redevances d'exploitation imposées à des personnes comme lui ne soient pas augmentées pour permettre de faire face à ces dépenses supplémentaires.

Finalement, M. Fox a déclaré dans son témoignage que plus de 200 personnes travaillent dans les milieux aéronautiques implantés sur l'île; il s'est déclaré en leur nom favorable à la création de services ADAC sur l'île de Toronto si ces services doivent permettre à l'île de continuer à se consacrer à l'aviation générale après l'expiration du bail actuel, à la fin de 1983.

A10.5 M. Mulvenny

Parlant en tant que citoyen privé, M. Mulvenny estime que le fait que les services ADAC profiteraient à une petite partie de la population, notamment à des hommes d'affaires dont les frais de voyage sont remboursés, était sans importance. Il estime qu'on ne devrait pas lui faire grief de quelque chose qu'il est désireux et capable de payer de sa propre poche.

biance of the waterfront area. He said that "TRAC" supports the use of Toronto Island Airport for general aviation. As well, this council was of the opinion that the instrument flying facilities would be upgraded on Toronto Island through the implementation of STOL services and both businessmen and non-businessmen would benefit from the total arrangement.

Finally, Mr. Brynn felt that the number of persons using STOL services on Toronto Island would be small in comparison to the millions of visitors per year using the harbourfront park area.

A10.4 Mr. R.J. Fox

Speaking as the owner of Fox Aero Services on Toronto Island, Mr. Fox requested that none of the operators, like himself, be inconvenienced in any way whatsoever should it be decided that STOL services be implemented on Toronto Island. Referring to certain recommendations proposed by certain applicants should a STOL service be implemented on Toronto Island--the upgrading of fire services, the construction of a tunnel to the mainland, and the establishment of an MLS, Mr. Fox also requested that the operating fees of persons like himself not be increased to cover these additional costs.

Finally, in his testimony Mr. Fox said that there are over two hundred people working in aviation and related jobs on the Island. On their behalf he was in favour of implementing STOL services on Toronto Island if STOL means keeping the Island alive for general aviation after the present lease on Toronto Island expires at the end of 1983.

A10.5 Mr. Mulvenny

Speaking as a private citizen, Mr. Mulvenny felt that the fact that STOL services would cater to businessmen on expense accounts and a small section of society was not of importance. He thought that he should not be begrudged something that he is willing and able to pay for from his own pocket.

M. Mulvenny n'accepte pas l'argument des personnes opposées à l'ADAC, selon lesquelles la création d'un service ADAC à l'aéroport de l'île de Toronto serait coûteuse, l'argent pouvant être mieux employé si on le consacre à l'amélioration des services ferroviaires sur la ligne de Windsor à Québec. Il est grand temps, pense M. Mulvenny, que la création de services ADAC sur l'île de Toronto permette de financer la modernisation des moyens de navigation et de communication de l'aviation. Il n'existe, a-t-il dit, qu'un seul émetteur "VOR" entre Toronto et Ottawa, celui de Stirling, en Ontario. Considérant le fait que l'île de Toronto n'a pas de radar, le témoin a estimé que la situation d'ensemble était mauvaise pour l'aviation générale qui comprend des écoles de pilotage et des entreprises se consacrant au vol de plaisance, aux évacuations médicales d'urgence, aux nolisements de toutes sortes.

En ce qui concerne les économies d'énergie, M. Mulvenny a déclaré que l'on n'avait pas tenu compte d'une étude montrant que l'avion fait un usage très économique du carburant.

Pour terminer, M. Mulvenny a estimé que pour des raisons économiques on limiterait la grosseur des ADAC et que des dispositions légales seraient prises à cet égard, ainsi que pour limiter la pollution par le bruit.

Mr. Mulvenny did not accept the argument proposed by those persons opposed to STOL that the establishment of STOL service on Toronto Island are expensive and that the money would be better spent on improving rail services in the Windsor to Quebec transportation corridor. Through the implementation of STOL services on Toronto Island, Mr. Mulvenny thought it was about time that money would be spent on upgrading aviation navigation and communication systems. He said that between Toronto and Ottawa there is only one "VOR" transmitter at Stirling, Ontario. Considering the fact that Toronto Island has no radar, he thought the whole situation was unsatisfactory for general aviation which includes student pilots, recreational flying, medical emergency flights, business charters, not to mention scheduled charters.

In regard to energy efficiency, Mr. Mulvenny said that studies have been disregarded which show air travel to be a very efficient use of fuel.

Finally, Mr. Mulvenny thought that economics will create an upper limit to the size of stolcraft and legislation could be affected to limit noise pollution and the size of the stolcraft.

Appendice à la partie "A" – Appendix to Part "A"

Les personnes suivantes ont soit été appelées comme témoins et ont témoigné, ou se sont présentées à l'audience et ont exposé leurs vues. –

The following have either been called as witnesses, and gave evidence, or have appeared at the hearing and made representations:

ACKER, E.
Président adjoint
Dash-Air, Inc. –
Assistant to the President
Dash-Air, Inc.

APPLETON, T.
Directeur des projets spéciaux
de Havilland Aircraft of
Canada Ltd. –
Manager of Special Projects
de Havilland Aircraft of
Canada Ltd.

BAIN, A.M.

BEAUCHEMIN, R.
Président,
Conseil du Port de Montréal –
President
Conseil du Port de Montreal

BEAUREGARD, R.D.

BÉLANGER, A.
Hydro-Québec

BERNECKY, R.

BERRIDGE, J.
Associé,
Coombes, Kirkland and Berridge –
Partner
Coombes, Kirkland and Berridge

BRADLEY, R.A.
Secrétaire et vice-président,
Canavia Transit Inc. –
Secretary and Vice-President
Canavia Transit Inc.

BRIEN, M.
St. Lawrence Neighbourhood
Residents' Association,
Toronto

BRUNEL, S.

BRYAN, J.W.

BRYDEN, M.
Député de Beaches-Woodbine –
MPP for Beaches-Woodbine

BRYDEN, W.K.
The Confederation of Resident and
Ratepayer Associations, Toronto

BUDD, B.
Président,
Transport 2000, Ontario –
President
Transport 2000, Ontario

BURNETT, V.
Playter Area Residents' Association
Toronto

BURNS, W.
Gérant des planifications du réseau
VIA Rail –
System Manager
Planning Services
VIA Rail

CAMPBELL, A.M.

CAMPBELL, M.
Député de St. George –
MPP for St. George

CAMPBELL, R.A.
Vice-président
Gestion financière
Nesbitt Thomson –
Vice-President
Corporate Finance
Nesbitt Thomson

CHAGNON, G.
Vice-président
Transport 2000, Québec –
Vice-President
Transport 2000, Quebec

CHAMBERLAIN, S.
Directeur des programmes
Section de la recherche
Service de planification de
la ville de Toronto –
Program Manager
Research Section
City of Toronto Planning
Department

CHARLAND, J.
Conseiller, Hay Associés
Canada Ltée –
Consultant
Hay Associés Canada Ltée

CHRISTIE, A.
Président
Ward 9 Ratepayers Association
Toronto –
Chairman
Ward 9 Ratepayers Association
Toronto

CLAYTON, G.
Vice-président
Planification de la capacité du parc aérien
Air Canada –
Vice-President
Fleet Capacity Planning
Air Canada

COHEN, H.E.
Directeur général
Harbourfront Corporation –
General Manager
Harbourfront Corporation

COLBY, D.

CORBETTE, A.W.
Vice-président
Administration
Pacific Western Airlines Ltd. –
Vice-President
Administration
Pacific Western Airlines Ltd.

COSTANZO, M.

CRAWFORD, W.
Président
Ward 6 Community Organization
Toronto –
Chairman
Ward 6 Community Organization
Toronto

CSUMRIK, J.D.
Président
Air Atonabee Ltd. –
President
Air Atonabee Ltd.

DEDEKAM, H.
Association of Airline
Representatives in Canada

DESMARAIS, P.
Président
Comité exécutif de la
Communauté Urbaine de
Montréal –
President
Comité exécutif de la
Communauté Urbaine de
Montréal

DHYTRENKO, W.

DOIRON, J.
Conseiller scolaire
Toronto Board of Education
Ward 6 –
Trustee
Toronto Board of Education
Ward 6

DRAPEAU, J.
Maire de Montréal –
Mayor of Montreal

DURON, W.
Vice-président exécutif
Conventions and Tourist Bureau
of Metropolitan Toronto –
Executive Vice-President
Conventions and Tourist Bureau
of Metropolitan Toronto

EASSER, L.

EDWARDS, K.P.

EDWARDS, S.
Vice-président
Chambre de commerce du
grand Toronto –
Vice-President
Board of Trade
Metropolitan Toronto

EINARSON, H.

ELLIOTT, I.

FORTIER, J.W.

FOX, R.J.
Président
Fox Aero Services Ltd.
Aéroport de l'île de Toronto –
President
Fox Aero Services Ltd.
Toronto Island Airport

GILBERT, R.
Échevin
Ville de Toronto –
Alderman
City of Toronto

GILMORE, J.P.
Président
Canavia Transit Inc. –
President
Canavia Transit Inc.

GODFREY, P.V.
Président
Metropolitan Toronto Council –
Chairman
Metropolitan Toronto Council

GRISWOLD, W.
Vice-président
TRAMCO Inc. –
Vice-President
TRAMCO Inc.

HARDY, G.

HARVEY, E.

HEAP, D.J.
Échevin
Ville de Toronto –
Alderman
City of Toronto

HENSOL, J.

HISLOP, G.

HOCKLEY, J.

HOLT, P.C.

HUCKER, W.N.

KIRKCONNELL, T.W.I.
Secrétaire-trésorier
Bradley Air Services Ltd. –
Secretary-Treasurer
Bradley Air Services Ltd.

LAVIGNE, F.
Gérant
Aéroport de Gatineau –
Manager
Gatineau Airport

LAYTON, J.
Reform Metro Organization
Toronto

LEMON, J.T.
Annex Residents' Association
Toronto

LERCH, M.
Vice-président et chef de
l'exploitation
Great Lakes Airlines Ltd. –
Vice-President and Chief
Operating Officer
Great Lakes Airlines Ltd.

LESAGE, B.P.
Conseils et recherche en
gestion et communications Ltée

LISSER, R.
Directeur des finances
Canavia Transit Inc. –
Director of Finance
Canavia Transit Inc.

LONG, D.W.
The Metropolitan Area Council
of the New Democratic Party
Toronto

LOOK, R.
Directeur de la commercialisation
Quebecair –
Marketing Director
Quebecair

MACMILLAN, D.J.

MARDER, M.K.

MARINO, C.

MARION, M.
Adjoint du Président du Comité exécutif
de la Communauté urbaine de Montréal –
Assistant to the President Comité exécutif
de la Communauté urbaine e Montréal

MCINTYRE, R.B.
Directeur
Prévisions de marché
de Havilland Aircraft of Canada Ltd. –
Director
Market Development
de Havilland Aircraft of Canada Ltd.

MCKENZIE, J.

MCKNIGHT, P.D.
Director
Commercialisation et planification
Great Lakes Airlines Ltd. –
Director
Marketing and Planning
Great Lakes Airlines Ltd.

MERRENS, R.

MULVENNY,

MUNRO, D.P.
Forward 9 Community
Association, Toronto

MYLES, P.D.
Vice-président adjoint et Directeur
Goldfarb Consultants –
Second Vice-President and Director
Goldfarb Consultants

NELSON, F.
Président, Toronto Board of Education –
President, Toronto Board of Education

PARÉ, J.
Directeur du développement à la Société
d'aménagement de l'Outaouais –
Director of Development
Société d'aménagement de l'Outaouais

PICHÉ, C.

POTVIN, L.G.
Directeur Général
Politique, planification et programmation
de l'air, Transports Canada –
Director General
Policy, Planning & Programming (Air)
Transport Canada

PRINET, D.
Vice-président adjoint de la planification
Nordair Ltée-Nordair Ltd. –
Assistant Vice-President
Traffic Development
Nordair Ltée-Nordair Ltd.

REYNOLDS, M.J.

RICHARDSON, R.
Député de Beaches-Woodbine –
MP for Beaches Woodbine

RIVEST, P.
Directeur du transport aérien pour le
ministère des Transports du Québec –
Director of Air Transport
Ministère des Transports du Québec

ROBERTS, J.R.

ROZEMDER, M.

SANFORD, J.W.
Président et Directeur exécutif
de Havilland Aircraft of Canada Ltd. –
President and Chief Executive Officer
de Havilland Aircraft of Canada Ltd.

SCHELL, M.B.
Pollution Probe Foundation

SEIPP, P.

SERGIADES, A

SEWELL, J.
Maire de la Ville de Toronto –
Mayor of the City of Toronto

SIMANOWSKI, D.
Directeur du Marketing, VIA
Rail –
Assistant Manager
System Management Development,
VIA Rail

SHANNON, G.W.
Vice-président, Opérations aériennes
Bradley Air Services Ltd. –
Vice-President, Flight Operations
Bradley Air Services Ltd.

SHEPPARD, P.A.
Échevin, Ward 9
Ville de Toronto –
Alderman, Ward 9
City of Toronto

SMITH, F.R.
Président
Comité des transports
Chambre de commerce du grand Toronto –
Chairman
Transportation Committee
Board of Trade
Metropolitan Toronto

STINSON, D.

STUART, A.

SUTTON, M.

SWOVELAND, C.
Quantalytics Inc.

TAI, L.
Vice-président
Exploitation
Canavia Transit Inc. –
Vice-President
Operations
Canavia Transit Inc.

THIBEAULT, P.
Président
Charles Street Tenant Association,
Toronto –
Chairman
Charles Street Tenant Association
Toronto

THOMAS, D.

VALLERAND, A.
Secrétaire de la Chambre de Commerce
de Montréal –
Secretary
Board of Trade
Montreal

WARDLE, T.A.
Échevin,
Ville de Toronto –
Alderman
City of Toronto

WILSON, J.C.
Associé principal
Woods Gordon and Co. –
Senior Partner
Woods Gordon and Co.

WRIGHT, R.

YOUNG, N.D.

Partie "B"

Le cadre juridique

1.1 Pouvoirs de la Commission en matière de délivrance de permis

Compte tenu des points soulevés par les parties elles-mêmes et des questions qui sont ressorties au cours de nos délibérations sur les requêtes, nous avons jugé nécessaire de préciser le cadre juridique qui s'applique à la délivrance des permis d'exploitation de services aériens commerciaux.

L'article 16 de la *Loi sur l'aéronautique*, S.R.C. de 1970, chap. A-3 (modifié), définit la compétence de la Commission canadienne des transports en la matière. Le paragraphe 16(1) prévoit en effet ce qui suit:

> La Commission peut délivrer, à toute personne qui en fait la demande, un permis d'exploitation d'un service aérien commercial qui revêt la forme du permis demandé ou toute autre forme

À notre avis, le mot "peut", dans le paragraphe précité, confère à la Commission la faculté de délivrer ou de ne pas délivrer un permis. Bien entendu, ce pouvoir discrétionnaire doit être exercé de bonne foi. Nous appuyons notre affirmation sur l'article 28 de la *Loi d'interprétation*, S.R.C. de 1970, chap. I-23, qui prévoit que dans tout texte législatif, le mot "peut" exprime une faculté.

Le pouvoir discrétionnaire dont la Commission est investie en vertu de paragraphe 16(1) n'est pas absolu; il est en effet atténué par plusieurs des dispositions subséquentes. Aux termes du paragraphe 16(2), par exemple, aucun permis ne doit être délivré à l'égard d'un service aérien commercial possédé, loué, contrôlé ou exploité par une personne qui se livre au transport de marchandises ou de voyageurs pour un prix de louage ou une rémunération, par des moyens autres que des aéronefs, à moins que le gouverneur en conseil ne soit d'avis qu'il est dans l'*intérêt public* de délivrer un permis

De même, le paragraphe 16(2.1) prescrit qu'aucun permis ne peut, sans l'approbation du gouverneur en conseil, être délivré à un transporteur aérien exploitant un service interprovin

Part "B"

Legal Framework

1.1 The Commission's Licensing Powers

We have found it necessary, both on account of issues raised by the parties themselves and as a result of questions which surfaced in the course of our deliberation over the applications, to set out the legal framework which governs the issuance of commercial air service licences.

The Canadian Transport Commission's jurisdiction respecting the issuance of a commercial air service licence is contained in Section 16 of the *Aeronautics Act*, R.S.C. 1970, c. A-3 (as amended). Subsection 16(1) provides as follows.

> The Commission may issue to any person applying therefor a licence to operate a commercial air service in the form of licence applied for or in any other form.

In our opinion the word "may", found in subsection 16(1), vests in the Commission a discretion to issue or not to issue a licence, which discretion must of course be exercised in good faith. In support of our opinion we rely on Section 28 of the *Interpretation Act* R.S.C. 1970 c. I-23, which provides that in every enactment the word "may" is to be construed as permissive.

However, the Commission's discretionary power under subsection 16(1) is not an absolute one; it is qualified by several subsequent provisions. Thus subsection 16(2) provides that no licence shall issue in respect of a commercial air service that is owned, leased, controlled or operated by any person who is engaged in the transport of goods or passengers for hire or reward by means other than aircraft unless the Governor in Council is of the opinion that it is in the *public interest* that such licence be issued.

Similarly, subsection 16(2.1) dictates that no licence shall, without the approval of the Governor in Council, be issued to any air carrier, operating interprovincially or internationally, in

cial ou international dans lequel Sa Majesté du chef d'une province, l'un de ses mandataires ou une corporation contrôlée directement ou indirectement par Sa Majesté du chef d'une province ou par un de ses mandataires, détient ou est en voie d'acquérir, directement ou indirectement, des droits de créance ou des actions.

L'article 19 prévoit que les pouvoirs que la Partie II de la loi confère à la Commission "doivent être exercés sous réserve de tout accord ou toute convention internationale, concernant l'aviation civile, à laquelle le Canada est partie." Quand pareil accord ou convention applicable prévoit la délivrance d'un permis d'exploitation de service aérien commercial, la Commission est tenue de délivrer ce permis.

Le pouvoir discrétionnaire prévu à l'article 16(1) est en outre affecté par le paragraphe 16(3) qui prescrit ce qui suit:

> La Commission ne doit pas délivrer de permis de ce genre à moins qu'elle ne soit convaincue que le service aérien commercial projeté est et sera requis pour la commodité et les besoins présents et futurs du public.

Il est évident, "de prime abord," que si la Commission n'est pas convaincue qu'un service aérien commercial projeté est et sera requis pour la commodité et les besoins présents et futurs du public, elle ne peut délivrer un permis. Nous disons "de prime abord", parce qu'en vertu du paragraphe 16(4), la Commission peut accorder une exemption de l'application de la totalité ou de quelque partie du paragraphe 16(3), si de son avis, cette exemption est dans l'*intérêt public*, et si cette exemption ne s'applique pas à un service aérien commercial à horaire exploité entièrement à l'intérieur du Canada. La *Loi sur l'aéronautique* ne définit pas l'expression "service aérien commercial à horaire"; selon nous cette expression désigne les services des classes 1 et 2 décrits à l'article 3 du *Règlement sur les transporteurs aériens*, C.R.C. de 1978, chap. 3.

Il reste cependant à clarifier si la Commission peut (pour d'autres motifs que ceux mentionnés aux paragraphes 16(2) et (2.1) ou à l'article 19) refuser de délivrer un permis même si elle est convaincue que le service aérien commercial projeté est et sera requis pour la com-

which Her Majesty in right of a province, any agent thereof or any corporation controlled directly or indirectly by Her Majesty in right of a province or such an agent has or is in the process of acquiring, directly or indirectly, a debt or equity interest.

Also, Section 19 provides that "the powers conferred by this Part on the Commission shall be exercised subject to any international agreement or convention relating to civil aviation to which Canada is a party." Given a situation where such an international agreement or convention applies, and given that the agreement or convention calls for the issuance of a commercial air service licence, the Commission would be bound to issue a licence.

The Commission's discretionary power under subsection 16(1) is further qualified by subsection 16(3) which reads as follows:

> The Commission shall not issue any such licence unless it is satisfied that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity.

It is clear *prima facie* that if the Commission is not satisfied that a proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity, then the Commission cannot issue a licence. We say "*prima facie*" because, by virtue of subsection 16(4), the Commission may grant an exemption from the operation of the whole or any part of subsection 16(3) if in the opinion of the Commission such exemption is in the *public interest*, with the exception that such an exemption cannot be granted in respect of a scheduled commercial air service operating wholly within Canada. The expression "scheduled commercial air service" is not defined in the *Aeronautics Act*. We are of the view that this expression encompasses Class 1 and Class 2 commercial air services as defined in Section 3 of the *Air Carrier Regulations* C.R.C. 1978 c. 3.

What is less clear, however, is whether the Commission can, (for reasons other than the applicability of subsections 16(2) or 16(2.1), or of Section 19), refuse to issue a licence even though it is satisfied that the proposed commercial air service is and will be required by the present and

modité et les besoins présents et futurs du public. À notre avis, le paragraphe 16(3), dans son libellé, impose simplement à la Commission le mandat négatif, celui de refuser, en lui imposant l'obligation de ne pas délivrer un permis si elle n'est pas convaincue que le requérant a satisfait au critère de la commodité et des besoins du public. Nous en sommes venus à cette conclusion après avoir comparé le libellé du paragraphe 16(3) de la *Loi sur l'aéronautique* avec celui d'autres dispositions statutaires dans lesquelles apparait le critère de la commodité et des besoins du public. Nous avons retenu en particulier le paragraphe 10(5) de la *Loi sur les transports*, S.R.C. de 1970, chap. T-14, qui prévoit ce qui suit:

> La Commission doit délivrer un permis, à l'égard d'un navire construit, en construction ou sur le point d'être construit, lorsqu'elle est convaincue que la commodité et la nécessité présentes et futures du public requièrent ou requerront le service projeté; et à moins que la Commission ne soit ainsi convaincue, il ne doit être délivré aucun permis.

Cette disposition confère à la fois le mandat d'autoriser: "elle doit délivrer un permis /.../ lorsqu'elle est convaincue"-, et celui de refuser: "et à moins que la Commission ne soit ainsi convaincue, il ne doit être délivré aucun permis".

Étant donné notre conclusion que le paragraphe 16(3) de la *Loi sur l'aéronautique* prescrit un mandat de refuser seulement, nous en sommes venus à la conclusion que même si de son avis le requérant a satisfait au critère de la commodité et des besoins du public, la Commission peut refuser de délivrer un permis quand par ailleurs elle juge que le critère plus large de l'intérêt public lui dicte d'agir ainsi.

Ce pouvoir discrétionnaire résiduel qui permet à la Commission de refuser un permis à raison de l'intérêt public, malgré sa constatation que le requérant a satisfait au critère de la commodité et des besoins du public, complète celui de "joindre au permis les conditions qu'elle juge nécessaires ou désirables dans l'intérêt public", lequel est prévu au paragraphe 16(6). Donc, lorsque nous jugeons que l'intérêt public l'emporte sur la commodité et les besoins du public, et lorsque l'adjonction de conditions au permis demandé ne peut satisfaire l'intérêt public, nous

future public convenience and necessity. In our opinion subsection 16(3), phrased as it is, merely imposes upon the Commission a negative mandate - an obligation not to issue a licence if the Commission is not satisfied that the public convenience and necessity criterion has been met. In arriving at this conclusion, we have compared the wording used by Parliament in subsection 16(3) of the *Aeronautics Act* with the wording used by Parliament in other statutory provisions wherein the criterion of public convenience and necessity appears. We noted, in particular, subsection 10(5) of the *Transport Act*, R.S.C. 1970, c. T-14, which provides as follows:

> The Commission shall issue a licence in respect of a ship built, being built or about to be built, upon being satisfied that the proposed service is and will be required by the present and future public convenience and necessity, and unless the Commission is so satisfied no licence shall be issued.

This provision sets out two mandates: a positive mandate - "shall issue... upon being satisfied"; and a negative mandate - "and unless... so satisfied no licence shall be issued".

Given the conclusion that subsection 16(3) prescribes a negative mandate only, we are of the view that notwithstanding our opinion, in a given case, that an applicant has satisfied the criterion of public convenience and necessity, we can refuse to issue a licence should we also be of the opinion, based on the wider criterion of public interest, that a licence should not issue.

Our residuary discretion to deny a licence, despite a finding of public convenience and necessity, when it is felt that the public interest so requires, complements our power pursuant to subsection 16(6) to attach to a licence "such conditions as the Commission may consider necessary or desirable in the public interest". Thus, where we find that some public interest concern outweighs the public convenience and necessity, and where that public interest concern cannot be satisfied by means of attaching a condition to the licence which would issue, we can resort to our

pouvons nous prévaloir de notre pouvoir discrétionnaire résiduel et refuser de délivrer un permis.

Il nous apparaît évident que le Parlement a prévu la possibilité que l'intérêt public l'emporte sur le critère de la commodité et des besoins du public. Ainsi, établit-il aux paragraphes 16(2), 16(4) et 16(6) que "l'intérêt public" constitue un critère dominant. Nous estimons que notre pouvoir discrétionnaire résiduel, en vertu du paragraphe 16(1), comporte de façon implicite le même critère dominant.

Toutefois, à raison du mandat négatif, celui de refuser, que contient le paragraphe 16(3) la Commission doit tout d'abord examiner si la requête satisfait au critère de la commodité et des besoins du public. Ce n'est que dans ce sens que ce critère peut être qualifié de saillant.

1.2 Signification des termes "commodité et besoins du public"

Le critère de la commodité et des besoins du public comprend trois éléments: (i) que cette commodité et ces besoins soient "présents et futurs"; (ii) qu'ils soient ceux de "public"; et (iii) qu'il y ait "commodité et besoins".

Le premier élément exige que la Commission soit convaincue que le service projeté est et sera requis pour la commodité et les besoins présents et futurs du public. À première vue, cet élément *temps* interdit la délivrance de permis provisoires ou expérimentaux, étant donné que de tels permis pourraient donner à entendre que la Commission doute que le service projeté soit requis pour la commodité et les besoins *futurs* du public. Mais comme l'article 9 de la *Loi sur l'aeronautique* précise que le mot "permis" comprend "une licence ou un permis temporaire d'exploitation d'un service aérien commercial saisonnier ou occasionnel ou d'un service aérien commercial d'urgence", et comme au surplus le paragraphe 16(4) de cette *loi* habilite la Commission à exempter de l'application de quelque *partie* du paragraphe 16(3) tout transporteur ou service aérien, celle-ci dispose d'une grande latitude quant au facteur temps du critère de la commodité et des besoins du public.

Le second élément indique *ceux* dont la commodité et les besoins doivent être comblés par le

residuary discretion and deny issuance of a licence.

It is clear to us that Parliament foresaw the possibility that public interest concerns might outweight the concerns covered by the criterion of public convenience and necessity. Thus, in subsections 16(2), 16(4) and 16(6), Parliament specifically set out "public interest" as an overriding test. In our opinion the same overriding test is implicit in our residuary discretion under subsection 16(1).

However, because of the negative mandate imposed by subsection 16(3), the Commission first focuses its attention on whether the public convenience and necessity test has been established; and in this sense only, the public convenience and necessity test can be said to be the more prominent one.

1.2 Meaning of Public Convenience and Necessity

The public convenience and necessity test comprises three elements: (i) "present and future", (ii) "public", and (iii) "convenience and necessity".

The first element dictates that the Commission must be satisfied that both present and future public convenience and necessity require the proposed service. On the face of it this *time* element prohibits the issuance of temporary or experimental authorities, since these may be said to reflect the Commission's doubt that the proposed service will be required by the *future* public convenience and necessity. However, given the fact that Section 9 of the *Aeronautics Act* defines the word "licence" as including "a temporary licence or permit to operate a seasonal, emergency or occasional commercial air service", and given the power of the Commission, pursuant to subsection 16(4) of the *Act*, to exempt any carrier or service from the operation of any *part* of subsection 16(3), the Commission has considerable latitude with respect to the time element of the public convenience and necessity test.

The second element indicates *whose* convenience and necessity must require the proposed

service projeté, c'est-à-dire le "public". Dans son acception habituelle, le mot "public" désigne une collectivité par opposition aux personnes prises individuellement. Cette collectivité peut être modeste (une communauté) ou encore vaste (une nation). Nous estimons que dans le contexte du paragraphe 16(3) de la *Loi sur l'aéronautique*, le public *en question* se compose des usagers actuels et virtuels du service aérien commercial projeté, en d'autres mots, les voyageurs, quand il s'agit d'un service destiné au transport de passagers, et les expéditeurs, quand il s'agit d'un service réservé au transport de marchandises.

À l'appui de cette opinion, citons l'arrêt *Re Hamilton*, (1937) 1 D.L.R. 807, pp. 809 à 810, dans laquelle la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse a qualifié de "valable" l'interprétation suivante des mots "commodité et besoins du public", formulée par le Board of Commissioners of Public Utilities:

> D'abord, il s'agit de la commodité et des besoins du public et non pas de particuliers. À cet égard, nous sommes au surplus d'avis que les consommateurs et les clients et non pas le public en général est celui dont il s'agit.

Dans l'arrêt *Re Allison MacLeod Ltd., Re Imperial Oil Ltd.*, 1958, 14 D.L.R. (2d) 500, p. 503, la Cour suprême de l'Île-du-Prince-Édouard a fait la déclaration suivante au sujet de la compétence de la Public Utilities Commission en matière de délivrance de permis de vente de produits pétroliers:

> J'accepte l'affirmation des appelants, à savoir que la commodité et les besoins du public en question sont ceux des clients actuels et virtuels et non pas ceux du grand public.

Le troisième élement de ce critère est exprimé par les mots "commodité et besoins", que nous avons tenté de définir d'après leur sens habituel. Après avoir consulté des dictionnaires, nous en sommes venus à la conclusion que "commodité" et "besoins" font tous deux référence à une demande, la distinction à faire n'en étant une que de degré: en effet, "besoins" implique une forte demande qui non satisfaite rendrait la vie extrêmement difficile, voire impossible, alors

service: the "public". The word "public", in its ordinary meaning, refers to a collectivity of individuals, as opposed to individuals per se. That collectivity may be small (a community) or large (a nation). We are of the view that the *relevant* public, in the context of subsection 16(3) of the *Aeronautics Act*, consists of the users or potential users of the proposed commercial air service: in other words the travelling public, in the case of a service aimed at carrying passengers, and the "shipping" public, in the case of a service aimed at carrying goods.

Support for this opinion may be found in the case of *Re Hamilton* (1937), 1 D.L.R. 807, at pp. 809-810, where the Nova Scotia Supreme Court qualified as "sound" the following interpretation of the words "public convenience and necessity" formulated by the Board of Commissioners of Public Utilities:

> In the first place the convenience and necessity which is to be considered is that of the public and not of private individuals. In this connection we are also of opinion that it is the consuming and patronizing public and not the general public which is to be considered.

See also the case of *Re Allison MacLeod Ltd., Re Imperial Oil Ltd.*, (1958) 14 D.L.R. (2d) 500, at 503, where the Prince Edward Island Supreme Court made the following statement in relation to the Public Utilities Commission's jurisdiction to issue licences for the sale of petroleum products:

> I accept the appellants' contention that the relevant public convenience and necessity is that of the patronizing, or potentially patronizing public, and not of the public at large.

The third element to the public convenience and necessity test consists of the expression "convenience and necessity". We sought to define this expression according to its ordinary meaning. After having resorted to dictionaries we found that both the word "convenience" and the word "necessity" refer to some sort of demand, the difference between the two being a matter of degree: "necessity" implies a stronger demand, one which if unsatisfied would make

que "commodité" suggère une moins forte demande qui non satisfaite rendrait la vie moins tolérable ou moins agréable, mais en aucun cas impossible.

Étant donné que la distinction en est une de degré, nous en sommes venus à conclure que les mots "commodité" *et* "besoins" ne peuvent à la fois être accolés et qu'on prête à chacun leur sens habituel. Quand l'expression utilisée est "commodité et besoins", comme c'est le cas, la satisfaction du critère "besoins" entraîne automatiquement la satisfaction de celui de la "commodité", alors que l'inverse n'est pas forcément vrai. En conséquence, dans pareille expression, le mot "commodité", pris dans son sens habituel, perdrait toute signification comme critère applicable, et le seul critère qui importe serait celui des "besoins".

Si l'expression était "commodité *ou* besoins", la commodité serait le seul critère qui importe, car une fois ce fait établi, le critère de la "commodité ou des besoins du public" le serait, sans qu'il y ait lieu d'aller plus loin et de prouver que le service projeté correspond aux besoins du public.

À notre conclusion, il y a un corollaire, à savoir que les mots "commodité" et "besoins", dans l'expression "commodité et besoins du public", ne pouvant être interprétés en fonction d'une part du contexte dans lequel ils apparaissent, et d'autre part, des buts et des objets de la *Loi sur l'aeronautique* et de la *Loi nationale sur les transports*, S.R.C. de 1970, chap. N-17. Cette conclusion ne constitue pas une innovation. En effet, la Cour suprême du Canada en est venue à la même conclusion dans l'affaire *Memorial Gardens Association (Canada) Ltd. c. Colwood Cemetery Co. et autres*, 76 C.R.T.C. 319 (1958). Aux pages 323 et 324 de son arrêt, nous lisons:

> L'expression "commodité et besoins du public", en notre droit statutaire, semble provenir des États-Unis, et un grand nombre de décisions nous ont été citées, précisant le sens qui en est donné dans ce pays. Il ressort de ces décisions que le mot "besoins", utilisé dans les lois américaines, ne peut être entendu au sens strict que lui donnent les dictionnaires (...) Les sens doit dans chaque cas être déterminé selon le contexte, les buts et

life extremely difficult if not impossible; "convenience" implies a milder demand, one which if unsatisfied would make life less tolerable or less pleasant but by no means impossible.

Given that the difference between "convenience" *and* "necessity" is one of degree, we have concluded that those words cannot co-exist and yet be given their ordinary meaning. Where the expression used, as in our case, is "convenience *and* necessity", the satisfaction of necessity automatically constitutes satisfaction of convenience, while satisfaction of convenience does not automatically constitute satisfaction of necessity; therefore, in such an expression, the word "convenience", in its ordinary meaning, becomes meaningless as a criterion to be applied; the only criterion that matters is necessity.

Had the expression been "convenience *or* necessity", convenience would have been the only criterion that matters because once convenience would be established, the "public convenience or necessity" test would be satisfied; there would be no need to go one step further and prove necessity.

The corollary to our conclusion that the words "convenience" and "necessity" in the expression "public convenience and necessity" cannot be given their ordinary (i.e. dictionary) meaning, is that those words must be construed in terms of the context in which they appear, and in terms of the objects and purposes of the *Aeronautics Act* and the *National Transportation Act*, R.S.C. 1970 c. N-17. In this respect we are not treading new ground: the same conclusion was reached by the Supreme Court of Canada in the case of *Memorial Gardens Association (Canada) Ltd. v. Colwood Cemetery Co. et al.*, 76 C.R.T.C. 319 (1958). Their conclusion was stated as follows (at pp. 323-324):

> The term 'public convenience and necessity' appears to have been brought into the statute law in Canada from the United States and a great many decisions were cited to us indicating the meaning given to the term in that country. It is clear from these decisions that the word 'necessity' as contained in these American statutes cannot be given its dictionary meaning in the strict sense (...). The meaning in a given case must

les objets de la loi dans laquelle l'expression se trouve.

(...) et ce serait à mon avis manquer de réalisme et il serait impossible et indésirable de préciser l'acceptation de "commodité et besoins du public" aux fins d'application générale. Comme il a été souvent souligné dans les décisions américaines, la signification de cette expression doit être dans chaque cas établie selon le contexte, les objets et les buts de la loi dans laquelle on la retrouve.

Nous avons étudié l'historique du paragraphe 16(3) et des dispositions législatives fédérales canadiennes qui traitent des services aériens commerciaux, et sommes remontés jusqu'à la *Loi de la Commission de l'Air*, S.C. de 1919, chap. 11. Nous avons comparé le libellé du paragraphe 16(3) de la *Loi sur l'aeronautique* avec celui d'autres dispositions législatives fédérales canadiennes dans lesquelles on retrouve le critère de la "commodité et des besoins du public". Nous nous sommes penchés tout particulièrement sur l'article 5 de la *Loi sur les transports*, l'article 11.1 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. de 1970, chap. R-2, modifié dans le premier supplément des S.R.C. de 1970, chap. 10, article 33; les paragraphes 32(1) et 38(2) de la *Loi nationale sur les transports*; et sur l'article 44 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, S.R.C. de 1970, chap. N-6. Nous avons examiné toutes les dispositions de la Loi sur l'aéronautique et de la *Loi nationale sur les transports*. Nous avons étudié les buts et les objets énoncés à l'article 3 de la *Loi nationale sur les transports*, et ceux de la *Loi sur l'aéronautique*. Nous en sommes venus à la conclusion qu'aucune de ces dispositions ne nous aidait à concilier les mots "commodité" et "besoins".

En ce qui a trait aux buts et aux objets de la *Loi sur l'aéronautique* nous avons constaté dans son préambule que celle-ci a été édictée afin "d'autoriser le contrôle de l'aéronautique." Quand il s'agit de décider s'il y a lieu ou non de permettre à une personne d'exploiter un service aérien commercial particulier, on entend par contrôle l'application d'une norme, et celle que le Parlement a choisi revêt la forme du critère de la commodité et des besoins du public.

Nous nous sommes posé les questions suivantes: n'est-il pas raisonnable de présumer

be ascertained by reference to the context and to the objects and purposes of the statute in which it is found.

(...) and it would, I think be both impracticable and undesirable to attempt a precise definition of general application of what constitutes public convenience and necessity. As has been frequently pointed out in the American decisions, the meaning in a given case should be ascertained by reference to the context and to the objects and purposes of the statute in which it is found."

We have studied the legislative history of subsection 16(3) and indeed the history of Canadian federal legislative provisions pertaining to commercial air services as far back as the *Air Board Act* S.C. 1919 c. 11. We have compared the wording of subsection 16(3) of the *Aeronautics Act* with the wording of other provisions in Canadian federal legislation containing a "public convenience and necessity" test. (More particularly we looked at Section 5 of the *Transport Act*; Section 11.1 of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, as amended by R.S.C. 1970 (1st Supp.) c. 10 s. 33; subsections 32(1) and 38(2) of the *National Transportation Act*; and Section 44 of the *National Energy Board Act*, R.S.C. 1970, c. N-6). We have examined all the statutory provisions of the *Aeronautics Act* as well as those of the *National Transportation Act*. We have considered the objects and purposes of the *National Transportation Act* as set out in Section 3 of that *Act*, and those of the *Aeronautics Act*. We came to the conclusion that none of these matters were helpful in reconciling the word "convenience" with the word "necessity".

With respect to the objects and purposes of the *Aeronautics Act*, we noted that the preamble to this *Act* indicates that this legislation was enacted "to authorize the control of aeronautics". Control, in the context of determining whether or not to authorize a person to operate a certain commercial air service, involves the application of a standard, and the standard chosen by Parliament was the criterion of public convenience and necessity.

We asked ourselves the following questions: is it not reasonable to assume that when this

qu'au moment de l'adoption de cette loi, il y avait lieu d'exercer un contrôle plus strict, l'industrie du transport aérien en étant à ses tout débuts; n'est-il pas également raisonnable de penser qu'aujourd'hui, un moindre de degré de contrôle s'impose, étant donné que l'industrie du transport aérien a mûri et que le Canada possède un vaste réseau de services aériens commerciaux; enfin, n'est-il pas raisonnable de supposer que le Parlement entendait laisser place à une certaine souplesse dans l'exercise de ce contrôle, de façon qu'on tienne compte de l'évolution de l'industrie et des conditions inhérentes à chaque cas?

legislation was enacted a greater degree of control was desirable, the air transport industry being at its very beginning? Is it not reasonable to assume that now that the air transport industry has matured and that Canada enjoys a wide network of commercial air services, a lesser degree of control is required? Is it not reasonable to assume that Parliament intended that there be room for flexibility in the exercise of control according to the evolution of the industry and to the circumstances of each case?

À notre avis, la réponse à chacune de ces questions doit être affirmative. Nous avons conclu que le Parlement a voulu dans le paragraphe 16(4) garantir cette souplesse. Il restait toutefois à concilier les mots "commodité" et "besoins".

We reasoned that the answer to each question should be affirmative, and recognized that subsection 16(4) is the means provided by Parliament for that flexibility. But we were still left with the problem of reconciling the words "convenience" and "necessity".

Nous avons décidé de résoudre ce problème en interpretant l'expression "commodité et besoins du public" de manière à éliminer la distinction de degré entre "commodité" et "besoins". Nous avons donc conclu que cette expression désigne la demande du public.

We have decided to resolve this problem by interpreting the expression "public convenience and necessity" in such a way as to remove the difference in degree which distinguishes "convenience" from "necessity". Thus, we concluded that the expression "public convenience and necessity" means public demand.

Tout en rendant synonymes les expressions "demande du public" et "commodité et besoins du public", nous estimons néanmoins que les mots "commodité" et "besoins" et la distinction de degré qui est faite entre eux n'ont pas perdu toute fonction et cela rejoint d'ailleurs notre perception du mandat de refuser que le paragraphe 16(3) donne à la Commission, et du pouvoir discrétionnaire résiduel dont elle est investie en vertu du paragraphe 16(1) de la *Loi sur l'aéronautique*:

While making the expression "public demand" synonymous with the expression "public convenience and necessity" we feel that the words "convenience" and "necessity" and the difference in degree which distinguishes those words can still be functional. Furthermore, this ties in with our perception of the Commission's negative mandate pursuant to subsection 16(3) and its residuary discretion pursuant to subsection 16(1) of the *Aeronautics Act*:

1. Premièrement, la Commission vérifie l'existence de preuves, et si elles sont suffisantes, d'une demande du public pour le service projeté; dans ce cas, il importe peu de savoir si la demande correspond à la commodité ou aux besoins du public; s'il n'y a pas de preuves suffisantes d'une demande, aucun permis ne peut alors être délivré; s'il existe une preuve suffisante de la demande, un permis peut être délivré.

1. First, the Commission determines whether there is evidence or sufficient evidence of a public demand for the proposed service; in this instance it would not matter whether the public demand is in terms of convenience or necessity; if there is insufficient evidence of a public demand, then no licence can issue; if there is sufficient evidence of a public demand, then a licence can issue.

2. Deuxièmement, la Commission décide s'il y a lieu ou non de délivrer un permis;

2. Secondly, the Commission determines whether or not to issue a licence; public

elle met en parallèle la demande du public et d'autres aspects ressortant à l'intérêt public; dans le cas, il importe de savoir si la demande correspond à la commodité ou aux besoins: si la demande correspond à un besoin, il sera plus difficile que les questions d'intérêt public l'emportent sur la demande du public; si par contre la demande correspond à la commodité, il sera moins difficile que les questions d'intérêt public l'emportent sur la demande du public.

À notre avis, cette thèse donne non seulement un sens à l'expression "commodité et besoins du public" comme concept, et aux mots "commodité" et "besoins" pris séparément selon ce concept, mais elle est fidèle au contexte, aux objets et aux buts de la *Loi sur l'aeronautique* et de *Loi nationale sur les transports*.

1.3 Questions pertinentes dans l'optique de la commodité et des besoins du public

En nous prononçant sur la question de savoir si un service aérien commercial projeté est et sera requis pour la commodité et les besoins présents et futurs du public, nous jugeons à propos de tenir compte des points suivants:

i) la demande *en soi*: qu'elle corresponde à la commodité ou à des besoins, il s'agit de vérifier s'il existe des preuves que le public requiert un certain type de service aérien; que la concurrence, le cas échéant, est souhaitable; il importe aussi de soupeser la demande d'un groupe particulier par rapport aux besoins du public entier;

ii) la capacité du requérant et du service qu'il propose à satisfaire à la demande dans le cadre du service projeté: il s'agit de savoir si des difficultés d'exploitation se posent, si le requérant a une position financière stable, s'il y aura une gestion basée sur expérience, et si le service projeté est viable;

iii) la coordination intramodale: il importe de vérifier si les transporteurs aériens en place répondent à la demande, sont en mesure ou ont déjà prévu de le faire, si l'offre de services aériens dépasse ou dépassera la demande, si la venue d'un autre titulaire perturbera ou améliorera les services aériens déjà offerts; si la concurrence sera constructive ou destructive;

demand is weighed against other considerations falling under the umbrella of public interest; in this instance it does matter whether the public demand is in terms of convenience or necessity; if the public demand is in terms of necessity, it will be more difficult for public interest considerations to outweigh public demand; if the public demand is in terms of convenience, it will be less difficult for public interest considerations to outweigh public demand.

In our view, this scheme while giving meaning to "public convenience and necessity" as a concept, and giving meaning to "convenience" and "necessity" as individual words used in that concept, is consistent with the context and the objects and purposes of both the *Aeronautics Act* and the *National Transportation Act*.

1.3 Matters Relevant to Public Convenience and Necessity

In reaching an opinion as to whether a proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity, we deem it relevant to consider the following matters.

(i) demand *per se*: whether it be in the terms of convenience or necessity, is there evidence that the public requires a certain type of air service? is there evidence that competition would be desirable? how does the demand of a particular segment of the public weigh against the demands of the entire public?

(ii) suitability of the applicant and of its proposed service to satisfy that demand: are there operational difficulties? is the applicant financially stable? will there be experienced management? is the proposed service viable?

(iii) intra-modal coordination: are existing air carriers meeting the demand? can existing air carriers meet the demand? have existing air carriers already planned to meet the demand? does or will the supply of air services exceed the demand? will an additional licensee disrupt or improve existing air services? would competition be constructive or destructive?

iv) les politiques et les précédents en matière de commodité et de besoins du public, arrêté par le ministre des Transports ou par la Commission, par exemple: les jugements du Ministre aux termes de l'article 25 de la *Loi nationale sur les transports*, les décisions du Comité des transports aériens et du Comité de révision.

Nous reconnaissons que l'énumération précédente n'est pas exhaustive, mais nous la proposons afin d'illustrer notre compréhension du concept de la commodité et des besoins du public.

1.4 Questions pertinentes dans l'optique de l'intérêt public

Après avoir formulé notre point de vue et notre conclusion à l'égard de la commodité et des besoins du public, penchons-nous maintenant sur le concept plus large de l'intérêt public. Si la Commission estime que la commodité et les besoins du public n'ont pas été établis, la considération accordée au critère de l'intérêt public peut la convaincre qu'il y a lieu d'accorder une exemption de l'obligation de satisfaire au critère de la commodité et des besoins du public.

Par ailleurs, si la Commission estime que la commodité et les besoins du public ont été établis, le critère de l'intérêt public peut servir à confirmer son opinion sur la commodité et les besoins du public, ou lui indiquer qu'il est souhaitable de joindre des conditions au permis qui doit être délivré, ou encore la convaincre que malgré son opinion à l'égard de la commodité et des besoins du public, un permis ne doit pas être délivré.

Dans l'optique du concept plus large de l'intérêt public, nous entendons qu'il s'agit de l'intérêt du grand public et non pas des seuls usagers actuels et éventuels du service aérien commercial projeté, comme c'est le cas pour le critère de la commodité et des besoins du public. À ce stade-ci, nous tenons à traiter de l'argument soulevé par la cité de Toronto voulant qu'en vertu du paragraphe 24(5) de la *Loi nationale sur les transports*, le Comité des transports aériens soit obligé de tenir compte des répercussions de la délivrance d'un permis sur les intérêts légaux de l'administration municipale. L'avocat de la cité de Toronto, M. Brown, a fait valoir que le privilège que le paragraphe 24(5) confère à une ad-

(iv) policy and precedent respecting public convenience and necessity, as laid down by the Minister of Transport or by the Commission: judgments of the Minister pursuant to Section 25 of the *National Transportation Act*; Air Transport Committee decisions; Review Committee decisions.

We acknowledge the fact that the above enumeration of relevant matters is inexhaustive; it was given in order to further illustrate our understanding of the public convenience and necessity concept.

1.4 Matters Relevant to Public Interest

Having reached an opinion and expressed our finding respecting public convenience and necessity, we must then consider the wider concept of public interest. Where we have found that public convenience and necessity has not been established, the consideration then given to the public interest may serve to convince us that an exemption from having to satisfy the public convenience and necessity test ought to be granted.

On the other hand, where we have found that public convenience and necessity has been established, the consideration given to the public interest may serve to confirm our view respecting public convenience and necessity; or, it may alert us to the desirability of attaching conditions to the licence that will issue, or it may convince us that, notwithstanding our view respecting public convenience and necessity, a licence should not issue.

In the context of considering the wider concept of public interest, we believe that the relevant public is the public at large (and not only the users or potential users of the proposed commercial air service, as was the case with public convenience and necessity). At this point, we would like to deal with the argument raised by the City of Toronto that, by virtue of subsection 24(5) of the *National Transportation Act*, the Air Transport Committee is obliged to take into account the effect of the issuance of a licence on the legal interests of the municipal government. Mr. Brown, legal counsel for the City of Toronto, submitted that the special privilege to be heard which is granted to a municipal government by

ministration municipale n'a une signification que dans la mesure où cette disposition oblige le Comité à tenir compte de tout argument ou preuve qu'avance une administration municipale en autant que l'argument et la preuve ont trait aux répercussions de la délivrance d'un permis sur la municipalité.

Selon nous, le paragraphe 24(5) ne donne à la cité de Toronto que le droit d'être entendue. Ce statut légal n'empêche pas qu'elle soit une partie comme les autres. Les règles de recevabilité d'une preuve, de pertinence et de valeur d'un argument s'appliquent à une administration municipale comme à chacun sans distinction.

Cela dit, nous estimons que la partie de la preuve et de l'argumentation que la cité de Toronto a cherché à présenter comme une personne se prévalant du paragraphe 24(5) de la *Loi nationale sur les transports* ne saurait être prise en compte par le Comité en fonction du statut que confère ledit paragraphe à la cité, et en fonction du critère de la commodité et des besoins du public. Cette preuve et cette argumentation, le Comité les considérera dans le cadre du pouvoir discrétionnaire résiduel qu'il peut exercer se fondant sur l'intérêt public, ou dans le cadre de son pouvoir de rattacher des conditions à un permis dans le même intérêt public.

Il serait prétentieux d'essayer d'énumérer de façon exhaustive les points susceptibles d'être étudiés dans l'optique du contexte plus large de l'intérêt public. À ce chapitre, nous tenterons toutefois d'identifier certains des facteurs que nous jugeons pertinents à cet examen de l'intérêt public.

i) la politique nationale des transports, énoncée à l'article 3 de la *Loi nationale sur les transports*;
ii) la coordination et l'harmonisation intermodales, prescrites à l'article 21 de la *Loi nationale sur les transports*;
iii) les politiques gouvernementales, énoncées de temps en temps; par exemple, la politique concernant les transporteurs aériens régionaux;
iv) d'autres aspects, notamment les questions touchant l'environnement, l'équité, etc.

subsection 24(5), if it is to be a meaningful privilege, requires the Committee to give consideration to whatever the municipal government argues and whatever evidence it adduces, inasmuch as the arguments and the evidence relate to the impact which issuance of a licence will have on the municipality.

In our opinion, subsection 24(5) does no more than to confer upon the City of Toronto the status to be heard. Once it has the status to be heard, the City of Toronto is not in a position different than that of the other parties. The rules of admissibility of evidence and relevance and weight of argument apply to it and to others equally.

This having been said, we are of the view that that part of the City of Toronto's evidence and argument which it sought to introduce on the basis of its status under subsection 24(5) of the *National Transportation Act*, should be considered by the Committee, not on account of the City's status under subsection 24(5), and not in the context of our determination of public convenience and necessity, but in the context of the Committee's residual discretion exercised on the basis of public interest, or in the context of the Committee's power to impose conditions to a licence on the basis of public interest.

It would be a futile exercise for us to attempt to list exhaustively the relevant matters to be considered in the context of the wider concept of public interest. But here again we will venture to identify some of the matters which we deem relevant to our consideration of public interest:

(i) national transportation policy, as set out in Section 3 of the *National Transportation Act*
(ii) inter-modal coordination and harmonization, as required by Section 21 of the *National Transportation Act*
(iii) government policy, as established from time to time; (for example, the regional air carrier policy)
(iv) sundry matters such as environmental concerns, equity, etc.

1.5 Limites de la compétence de la Commission

Nous reconnaissons que dans l'exercice de notre pouvoir discrétionnaire, nous devons nous garder d'agir de façon capricieuse. Nous sommes tenus en effet d'appliquer équitablement les règles de pertinence et de valeur aux preuves et aux arguments qui nous sont présentés. Nous reconnaissons au surplus que nous ne devons pas outrepasser notre compétence. Ainsi, il ne nous appartient pas de prendre des décisions en matière de sécurité, domaine réservé au ministère des Transports. Il n'est pas non plus de notre ressort de décider si un aéroport doit être construit ou si des installations aéroportuaires doivent être améliorées, autre sphère de compétence du ministère des Transports. Enfin, nous n'avons aucune juridiction pour statuer sur l'immixtion d'une municipalité en matière d'aéronautique, ce problème étant du ressort des tribunaux civils.

1.5 Jurisdictional Limitations

We recognize that in exercising our discretion, in whatever context, we must not act capriciously. We acknowledge that we must fairly apply parameters of relevance and weight to the evidence adduced and arguments submitted. Moreover, we appreciate and accept the requirement that we not tread upon the jurisdiction reserved to others. Thus, it is not for us to determine issues relating to safety; that matter is for the Department of Transport to resolve. Nor is it up to us to determine whether an airport will be constructed or whether airport facilities will be upgraded; that too is the Department of Transport's concern. Lastly, we have no legal authority to rule on the issue of municipal interference with aeronautics; that problem is for the civil courts to solve.

Partie "C"

Constatations et conclusions

Chapitre un

Constatations en matière de la commodité et des besoins du public

1.1 Sujets préliminaires

Dans la présente décision, le Comité a tenu compte des requêtes de cinq transporteurs aériens proposant leurs services entre divers aéroports du triangle Montréal, Toronto et Ottawa. Ces demandes ont été considérées par le Comité des transports aériens lors d'audiences publiques tenues à Toronto, Montréal et Ottawa du 11 février au 6 mars 1980.

Canavia Transit Inc.,[41] City Center Airways Limited et Dash-Air Inc., demandaient l'autoris-

PART C

Findings and Conclusions

Chapter One

Findings related to public convenience and necessity

1.1 Some Preliminary Matters

The Committee considered in making this decision, the applications of five air carriers to provide air services between various combinations of airports in the Montreal, Toronto and Ottawa triangle. These applications were heard by the Air Transport Committee at a public hearing held in Toronto, Montreal and Ottawa from February 11, to March 6, 1980.

Canavia Transit Inc.,[41] City Center Airways Limited, and Dash-Air Inc., had applied to pro-

---

41 Dans la demande modifiée, Canavia manifestait le désir d'utiliser les aéroports de Montréal (Dorval) et d'Ottawa (Uplands) dans le cas où et en autant que ceux du parc de stationnement Victoria et (ou) de Rockliffe ne seraient pas disponibles.

41 In its amended application, Canavia had indicated a willingness to utilize Montreal (Dorval) and Ottawa (Uplands) for the period and to the extent that Montreal (Victoria Carpark) and/or Ottawa (Rockliffe) may not be available.

ation d'exploiter un service aérien commercial régulier de classe 1 entre Montréal (parc de stationnement Victoria), Toronto (aéroport de l'île de Toronto) et Ottawa (Uplands). Bradley Air Services Limited, opérant sous le nom de First Air, a demandé que son permis actuel soit modifié afin d'exploiter un service aérien régulier entre des points spécifiques sur les lignes Montréal (Mirabel)-Ottawa et Ottawa-Toronto (aéroport de l'île) au moyen d'avions du groupe E. Air Atonabee Limited a demandé d'exploiter un service aérien commercial régulier de classe 2 entre des points spécifiques, de Toronto (aéroport de l'île) à Ottawa.

Pour être plus précis, mentionnons qu'une sixième demande a été présentée lors de ces audiences. Il s'agit d'une demande de Air Atonabee visant à réunir sous un même permis plusieurs points figurant dans deux permis actuels. Cette demande a fait l'objet de la décision 6100, en date du 11 avril 1980, dans laquelle ce regroupement était refusé, le transporteur étant toutefois autorisé à fournir un service aérien commercial de classe 3 entre les points spécifiques de Toronto (aéroport de l'île) et Ottawa, en utilisant des avions du groupe C.

À l'exception d'Air Atonabee, tous les demandeurs ont en commun l'intention d'utiliser l'avion de Havilland DHC-7 (ci-après Dash-7) dans une opération à décollage et atterrissage courts (ci-après ADAC). Cette intention commune est à l'origine du thème et du sujet de la présente décision. Il semble donc nécessaire de définir dès le début la compréhension d'un service aérien ADAC par le Comité.

Un service aérien ADAC peut être défini dans le cadre de la présente décision comme un service aérien commercial régulier de centre-ville à centre-ville (classe 1 ou classe 2) utilisant un matériel volant Dash-7. La notion d'un service de centre-ville à centre-ville suppose que dans les endroits concernés, à savoir Montréal (parc de stationnement Victoria) et Toronto (aéroport de l'île), l'infrastructure adéquate est en place, comprenant les pistes d'atterrissage, les bâtiments de l'aérogare, les systèmes d'atterrissage par micro-ondes et un réseau d'accès terrestre. Dans le cas d'Ottawa, nous acceptons aussi bien Rockliffe que Uplands comme satisfaisant à la définition d'aéroport de centre-ville. Dans la mesure où les capacités ADAC du Dash-

vide Class I Scheduled commercial air services between the points Montreal (Victoria Carpark), Toronto (Island Airport) and Ottawa (Uplands). Bradley Air Services Limited, carrying on business under the firm name and style of First Air, had applied for amendments to an existing licence in order that it may operate a Class 2 Regular Specific Point air service between Montreal (Mirabel) and Ottawa, and Ottawa and Toronto (Island Airport) using Group E aircraft. Air Atonabee Limited had applied to operate a Class 2 Regular Specific Point commercial air service between the points Toronto (Island Airport) and Ottawa.

As a point of clarification, it should be mentioned that there was a sixth application considered at this hearing. It was an application on the part of Air Atonabee to consolidate under one licence certain points appearing in two existing licences. This application has been dealt with in Decision 6100, dated, April 11, 1980, wherein the consolidation was denied but the carrier was authorized to provide a Class 3 Specific Point commercial air service between Toronto Island Airport and Ottawa, using Group C aircraft.

With the exception of Air Atonabee, all applicants have in common an intention to employ the de Havilland DHC- 7 aircraft (hereafter Dash-7) in short take-off and landing operations (hereafter STOL). Indeed, it is this shared intention which is principally responsible for setting the theme and subject matter of this decision. It seems necessary, therefore, to define at the outset the Committee's understanding of a STOL air service.

A STOL air service, for purposes of this decision, is defined as a downtown-to-downtown operation of a scheduled commercial air service (Class 1 or Class 2) using Dash-7 flight equipment. Implied in the notion of a downtown-to-downtown operation is the assumption that in the relevant locations, namely, Montreal (Victoria Carpark) and Toronto (Island Airport), the necessary and appropriate infrastructure is in place, including, the runways, terminal buildings, microwave landing systems and a suitable means of ground access. We do not see Ottawa (Rockliffe Airport) and Ottawa (Uplands Airport) as different in a downtown context. To the extent that the STOL capabilities of the Dash-7 are not required, a service between two con-

7 ne sont pas nécessaires, un service entre deux aéroports conventionnels utilisant ce type d'appareil n'est pas, d'après la définition, un service aérien ADAC.

En conséquence, nous pensons que les requêtes émanant de Canavia, City Center, Dash-Air et Bradley (cette dernière entre l'aéroport de l'île de Toronto et Ottawa uniquement) constituent les propositions ADAC. Ces propositions feront l'objet de notre délibération dans les sections qui suivent. Nous étudierons plus loin les deux propositions visant à améliorer des services aériens actuels, à savoir celle de Bradley entre Mirabel et Ottawa et celle de Air Atonabee entre l'aéroport de l'île de Toronto et Ottawa.

1.2 Commodité et besoins du public

En vue de décider si un permis doit être ou non octroyé pour l'exploitation d'un service aérien commercial, le Comité, tenant compte du cadre juridique élaboré dans la partie B de cette décision, s'en reportera tout d'abord au mandat négatif contenu dans l'article 16(3) de la *Loi sur l'aéronautique*. Cette section prévoit ce qui suit:

> La Commission ne doit pas délivrer de permis de ce genre à moins qu'elle ne soit convaincue que le service aérien commercial projeté est et sera requis par la commodité et les besoins présents et futurs du public.

Dans le cas des demandes qui nous intéressent, la conclusion que des services aériens ADAC *ne* sont *pas* nécessaires pour la commodité et les besoins présents et futurs du public nous oblige à *refuser* le permis. D'autre part, une conclusion positive sur le plan de la commodité et des besoins du public *nous permet* d'octroyer un permis, *sans pour autant nous y obliger*.

Pour parvenir à une décision en la matière, le comité doit étudier un certain nombre de questions qui, en ce qui concerne les demandes sous examen, nous semblent pertinentes pour déterminer la commodité et les besoins du public. Plus précisément, nous avons l'intention de traiter cinq questions:

1. Existe-t-il une demande identifiable de services aériens ADAC?

2. Est-il possible d'obtenir les avantages évoqués en faveur de la création d'un système ADAC?

ventional airports using Dash-7 equipment does not, according to the definition, constitute a STOL air service.

We consider, therefore, the applications of Canavia, City Center, Dash-Air and Bradley (the latter between Toronto Island Airport and Ottawa only) to constitute the STOL proposals. These proposals will be the subject of our deliberations in the next several sections. We defer to a later point in the decision, our considerations of the two proposals to upgrade existing air services, namely, that of Bradley between Mirabel and Ottawa, and that of Air Atonabee between Toronto Island Airport and Ottawa.

1.2 Public Convenience and Necessity

Bearing in mind the legal framework developed in Part B of the decision, the Committee, in deciding whether or not to issue a licence for a commercial air service, will first direct its attention to the negative mandate contained in Section 16(3) of the *Aeronautics Act*. That Section provides as follows:

> The Commission shall not issue any such licence unless it is satisfied that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity.

In the context of the applications before us, a finding that STOL air services are *not* required by the present and future public convenience and necessity obliges us *not* to issue a licence. On the other hand, a positive finding of public convenience and necessity *allows us, but does not oblige us* to issue a licence.

In coming to a decision in this matter, the Committee will address a number of issues which, in terms of the applications before us, we find relevant to the determination of public convenience and necessity. Specifically, we intend to address five issues:

1. Whether or not there is an identifiable demand for STOL air services;

2. Whether or not the alleged advantages of introducting STOL can be achieved;

3. Quels sont les avantages relatifs de l'autorisation de services ADAC sur le triangle Montréal-Toronto-Ottawa par rapport à ceux présentés par un segment Toronto-Ottawa unique?

4. Dans quelle mesure les services aériens conventionnels suffisent-ils aux besoins du marché; et

5. Dans quelle mesure l'autorisation d'un service ADAC affecterait-elle les services conventionnels actuels? Subsidiairement, l'influence de la réaction concurrentielle des transporteurs conventionnels sera étudiée.

1.3 Existe-t-il une demande identifiable de services aériens ADAC?

En étudiant ces requêtes, le Comité traite en effet le problème de la surimposition d'un nouveau type de service aérien, lequel vient s'ajouter à un réseau de transport multimode existant. Conscient de ce fait, le Comité est d'avis que la question à laquelle une réponse doit être apportée quant à la preuve de nécessité d'un service n'est pas de savoir si un nombre suffisant de personnes désire voyager entre divers points mais de déterminer si les propositions offriraient un service qui n'existe pas présentement et suffisamment intéressant pour prendre une partie du marché.

Le Comité a étudié très en détail les preuves soumises par les quatre demandeurs en ce qui concerne les demandes prévues pour un service ADAC de centre-ville à centre-ville dans le triangle Montréal-Toronto-Ottawa. Sans entrer dans les détails des diverses méthodes d'estimation, on peut dire que ces demandes sont largement fonction des avantages que les services ADAC pourraient avoir sur les services aériens conventionnels. Les avantages allégués sont particulièrement intéressants sur le plan des gains de temps et de la commodité.

Nous tenons à signaler la présentation exhaustive et détaillée de M. Gilmore de Canavia Transit Inc. Sa revue des recherches, des enquêtes et de l'expérimentation canadiennes dans le domaine de l'ADAC au cours des dix dernières années s'est avérée particulièrement précieuse pour le Comité dans le cadre de l'évaluation des

3. The relative merits of authorizing STOL services on the Montreal-Toronto-Ottawa triangle as a whole, as opposed to the Toronto-Ottawa segment alone;

4. The extent to which the present conventional air services (hereafter CTOL) are adequate to meet the needs of the marketplace; and

5. The extent to which the authorization of a STOL service will affect the existing CTOL services. As a subissue, the effect on STOL services of a possible competitive response on the part of the CTOL carriers will be considered.

1.3 Is There an Identifiable Demand for STOL Air Services?

In considering these applications, the Committee is, in effect, dealing with a request to superimpose a new type of air service on an existing multimodal transportation system. In recognition of this fact, the Committee is of the view that the question to be answered in providing evidence of a requirement for service is not whether sufficient volumes of people wish to travel between the various points, but, whether or not the proposals would provide a service which is not presently available and one which is sufficiently attractive to capture a market share.

The Committee has considered in some considerable detail the evidence submitted by the four applicants in respect of the expected market demands for a downtown-to-downtown STOL service within the Montreal-Toronto-Ottawa triangle. Without entering into the details of the various estimation procedures, it will be commented that these demands are largely predicated on the competitive advantages STOL might be expected to enjoy, in comparison to the existing conventional air services. Of the alleged advantages, time-savings and convenience are most noteworthy.

We would make special note of the comprehensive and detailed presentation of Mr. Gilmore of Canavia Transit Inc. His commented review of Canadian STOL research, investigation and experimentation over the last decade has proven of invaluable assistance to the Committee in our assessment of the possible de-

demandes d'un service ADAC de centre-ville à centre-ville. Nous désirons également noter le témoignage de M. Griswold de Tramco Inc., pour les précisions qu'il nous a fournies au sujet (1) de l'impact des gains de temps sur les rapports concurrentiels entre les transporteurs intervilles et (2) de l'expérience américaine en matière de transport de ce type sur de courtes distances. De façon plus limitée, le Comité s'est servi de l'étude conceptuelle menée par Goldfarb Consultants pour déterminer le degré de réaction publique "en faveur" du concept ADAC, et "contre" celui-ci.

S'appuyant sur la preuve qui lui a été soumise, le Comité est d'avis, à condition que l'infrastructure nécessaire soit en place et que le service ADAC puisse en fait réaliser un avantage en termes de gains de temps ou de commodité par rapport aux autres services de transport, que l'exploitation d'un service ADAC sur le triangle Montréal-Toronto- Ottawa devrait en toute logique attirer un nombre appréciable de voyageurs inter-villes utilisant les autres moyens de transport.

Cette conclusion, à notre avis, est appuyée par les demandes du marché déjà relevées. Ces demandes furent évaluées avant l'opération Airtransit, démontrées au cours du projet de démonstration Airtransit et estimées à l'aide de divers modèles de transport dans le corridor Québec-Windsor et dans le triangle Montréal-Toronto-Ottawa. En ce qui concerne ce dernier point, nous citerons en particulier les demandes de trafic prévues dans les rapports suivants:

1. Pièce C-4, "Faisabilité d'une ligne aérienne intervilles ADAC, Étape I", Air Canada/Airtransit, 1975.

2. Pièce T-8, "L'ADAC et le transport aérien sur de courtes distances au Canada", Transports Canada, 1978.

3. Pièce TC-1, "Rapport sur la proposition de création d'un service ADAC Dash-7 limité à partir de l'île de Toronto", Transports Canada, 1980.

Afin de vérifier le réalisme des volumes de trafic projetés par les quatre requérants ADAC, les estimations des transporteurs concernant le trafic en 1983 ont été comparées avec le volume actuel du trafic aérien local, par marché, en 1978

mands for a downtown-to- downtown STOL service. We would also note the evidence of Mr. Griswold of Tramco Inc., because of the insights it has afforded us in respect of (1) the impact of travel time advantage on the competitive relationship between intercity carriers, and (2) the American experience with short-haul operations of this type. In a more limited sense, the Committee was assisted by the concept study carried out by Goldfarb Consultants in order to test the degree of public support "for" the STOL concept.

On the basis of the evidence before us, the Committee is of the opinion that if the necessary infrastructure is in place and if the STOL service can, in fact, realize some form of competitive advantage in terms of time-savings or convenience, then a STOL service authorized to operate in the Montreal-Toronto-Ottawa triangle could reasonably expect to attract a substantial number of intercity travellers from the other means of transportation.

This conclusion, we feel, is supported by the market demands indicated. These demands were tested prior to Airtransit, demonstrated within the Airtransit Demonstration Project and evaluated using various transportation models within the Quebec-Windsor corridor and the Montreal-Toronto-Ottawa triangle. In respect of this last point, we cite, in particular, the traffic demands predicted in the following reports:

1. Exhibit C-4, "Feasibility of Intercity STOL Airline, Phase I", Air Canada/Airtransit, 1975.

2. Exhibit T-8, "STOL And Short Haul Air Transportation in Canada", Transport Canada, 1978.

3. Exhibit TC-1, "Report on the Proposed Establishment of a Limited Toronto Island Based Dash-7 STOL Service", Transport Canada, 1980.

As one test of the reasonableness of the traffic volumes projected by the four STOL applicants, the carriers' 1983 traffic estimates have been compared against the actual volume of local air traffic, by market, in 1978 (see Table 1.1).

(voir le tableau 1.1). La pénétration du système ADAC dans le marché local des transporteurs classiques ainsi calculée a été comparée avec les estimations de pénétration calculées dans le rapport Air Canada/Airtransit de 1975 et dans le rapport de Transports Canada de 1978 (voir le tableau 1.2).

La comparaison des estimations ADAC pour 1983 avec le trafic aérien local actuel est un test conservateur traduisant la relative stabilité du trafic propre à ces marchés au cours des dernières années. Il est toutefois indiqué que les estimations de pénétration faites par les demandeurs seront réduites selon qu'une croissance peut avoir lieu dans ces marchés au cours de la période 1978-1983.

À partir de ce test, les estimations de pénétration de tous les tansporteurs, pour tous les marchés, demeurent dans la zone prévue par les études théoriques. Ceci n'est peut-être pas surprenant. Tous les demandeurs se sont appuyés en quelque sorte sur ces études lors du calcul de leurs estimations de trafic. Cependant, les estimations des demandeurs sont en général considérées comme très modérées - en dessous ou à la limite inférieure de la zone suggérée par les études théoriques. Ceci peut traduire, de la part des transporteurs, une certaine appréciation des différences véritables entre leurs propres propositions et les systèmes théoriques étudiés dans les documents de base. Les seules exceptions à ces estimations plutôt modérées sont celles de Dash-Air et de Bradley pour le marché Toronto-Ottawa et celles de Canavia et de Dash-Air pour le marché Montréal-Ottawa.

1.4 Les avantages allégués à propos de l'introduction de l'ADAC peuvent-ils devenir une réalité?

On s'entend généralement à dire que le succès des services ADAC proposés dépendra énormément de l'aptitude des exploitants à attirer les usagers des autres services aériens classiques. Pour faciliter cette désaffection, il a été avancé que les sociétés exploitant le système ADAC devraient, par exemple, assurer au passager l'avantage (1) de gains de temps, (2) celui de liaisons plus fréquentes et (3) celui de la commodité. Dans cette partie de la décision, le Comité considérera s'il est possible que se réalisent les avantages allégués de l'introduction d'un service ADAC.

The penetration of STOL into the local CTOL market thus calculated has been compared against the penetration estimates calculated in the 1975 Air Canada/Airtransit report and the 1978 Transport Canada report (see Table 1.2).

Comparison of the 1983 STOL estimates and the 1978 actual local air traffic is a conservative test reflecting the relatively stable traffic levels exhibited by these markets in recent years. It is pointed out, however, that the penetration estimates of the applicants will be reduced by the extent to which there may be growth in these markets in the 1978-1983 period.

On the basis of this test, the penetration estimates of all carriers, for all markets, have been found to be within the predicted range set out in the theoretical studies. This is, perhaps, not surprising. All applicants have relied to some extent on these studies in the development of their traffic estimates. In general, however, the estimates of the applicants are found to be fairly conservative--below or at the low end of the range suggested in the theoretical studies. This may reflect, on the part of the carriers, an appreciation of the real differences between their own proposals and the theoretical systems investigated in the background documents. The only exceptions to the fairly conservative estimates include the Dash-Air estimates and Bradley estimates in the Toronto-Ottawa market and the Canavia and Dash-Air estimates in the Montreal-Ottawa market.

1.4 Can the Alleged Advantages of Introducing STOL be Achieved?

There appears to be a general agreement that the success of the proposed STOL services will be highly dependent upon the ability of STOL operators to divert traffic from conventional air services. In order to facilitate this diversion it has been argued that the STOL operator would, for example, have to provide the traveller with the advantages of (1) time-savings, (2) more frequent service and (3) convenience. In this section of the decision, the Committee will consider the question of whether or not the alleged advantages of introducing STOL, can in fact, be achieved.

1.4.1 Gains de temps

Les gains de temps estimés par les requérantes qui proposent l'établissement du service ADAC varient de 42 à 60 minutes sur le trajet Montréal-Toronto, de 23 à 38 minutes sur la ligne Toronto-Ottawa et de 30 à 48 minutes sur l'itinéraire Montréal-Ottawa.

Après étude des gains de temps estimés par les demandeurs et de diverses réserves exprimées concernant leur calcul, le Comité a conclu que ces estimations étaient en fait trop optimistes. Le Comité trouve que les estimations avancées dans le rapport de 1980 de Transports Canada[42] et dans le rapport de 1980 de Quantalytics[43] sont plus acceptables.

Les estimations de gains de temps présentées dans ces deux rapports correspondent aux services ADAC limités dont il est question ici, c'est-à-dire à des services entre les points Montréal-Toronto-Ottawa par opposition au réseau plus vaste du corridor Québec-Windsor. En outre, dans les deux rapports les gains de temps dans le cas du service ADAC sont estimés en supposant (1) que les trajets commencent aux véritables points d'origine et se terminent aux véritables points de destination et (2) que l'accès aux aéroports et la sortie sont facilités par les divers moyens de transport observés, c'est-à-dire les véhicules privés, les taxis et les transports publics.

Dans ces deux rapports, les gains de temps offerts par le service ADAC en comparaison avec les services aériens conventionnels, sont estimés entre 24 et 29 minutes sur la ligne Montréal-

1.4.1 Time-Savings

The time-savings estimates put forward by the STOL applicants vary from 42 to 60 minutes on the Montreal- Toronto route, from 23 to 38 minutes on the Toronto-Ottawa route and from 30 to 48 minutes on the Montreal- Ottawa route.

Upon reviewing the time-savings estimates of the applicants and the various concerns expressed in respect of their derivation, the Committee has concluded that the estimates are, in fact, overestimated. The Committee finds more acceptable certain estimates put forward in the 1980 Transport Canada report[42] and the 1980 Quantalytics report.[43]

Trip time-savings estimates have been provided in both of these reports which are appropriate to the limited STOL systems under discussion, that is to say, for services between the points Montreal-Toronto-Ottawa as opposed to a more extensive network within the Quebec-Windsor Corridor. Moreover, in both reports the trip time-savings for STOL are estimated assuming (1) trips which commence at real points of origin and terminate at real points of destination and (2) access to and egress from the airports which are facilitated by the observed mix of modes, that is, private automobile, taxi and public transport.

In these two reports, the trip time-savings, STOL compared to conventional air services, are estimated to lie between 24 to 29 minutes on the Montreal-Toronto route, 6 to 13 minutes on the

---

42 Pièce TC-1, "Rapport sur la proposition de création d'un service ADAC Dash-7 limité à partir de l'île de Toronto", Transports Canada, 1980.

43 Pièce T8-A, C. Swoveland, "Analyse révisée de la rentabilité d'un service ADAC Dash-7 dans le corridor Québec-Windsor", Quantalytics, 1980.

42 Exhibit TC-1, "Report on the Proposed Establishment of a Limited Toronto Island Based Dash-7 STOL Service", Transport Canada, 1980.

43 Exhibit T8-A, C. Swoveland, "Revised Benefit-Cost Analysis of Dash-7 STOL Systems in the Quebec-Windsor Corridor", Quantalytics, 1980.

Toronto, entre 6 et 13 minutes sur la ligne Toronto-Ottawa et entre 15 et 16 minutes sur la ligne Montréal-Ottawa.[44]

Toutefois, même ces gains de temps peuvent être difficiles à réaliser si, comme il a été suggéré, Canavia, City Center et Dash-Air ont minimisé dans le cadre de leurs estmations le temps cale à cale et qu'ils ont maximisé l'utilisation des appareils. La conséquence est qu'il leur sera difficile, s'ils obtiennent l'autorisation qu'ils sollicitent, de respecter l'intégrité de leurs horaires, et qu'à son tour cela peut mettre en cause l'avantage des gains de temps. La preuve soumise par Air Canada vient appuyer cette hypothèse.

Avant de laisser la question des gains de temps, le Comité souhaite faire deux autres commentaires. Tout d'abord, ces estimations des gains de temps[45] n'indiquent que les gains moyens dont peuvent profiter les usagers du service ADAC. Certains passagers économiseront plus de temps que d'autres; il est d'ailleurs probable qu'à partir de certains points dans les zones urbaines de Toronto et Montréal il n'existera aucune différence ou le temps du déplacement restera le même, que l'on ait recours au service ADAC ou aux services classiques. De plus comme les gains de temps prévus ne sont pas considérables et que les chiffres n'indiquent que des économies moyennes, le Comité conçoit que, à certaines heures et dans certaines circonstances, il soit possible d'effectuer un trajet centre-ville à centre-ville aussi rapidement en utilisant les aéroports conventionnels que les adacports.

Deuxièmement, le Comité aimerait commenter la notion de gains de temps perçus. Nous apprécions la position de M. Griswold selon laquelle les gains de temps ne sont pas réels et, de plus, n'ont pas besoin de l'être. En fait, les gains

Toronto-Ottawa route and 15 to 16 minutes on the Montreal-Ottawa route.[44]

However, even these estimates may be difficult to achieve, if as suggested, Canavia, City Centre and Dash-Air have, within their service schedules, minimized block times and maximized aircraft utilization. The consequence is that it may be difficult for these applicants, if authorized, to maintain the integrity of their schedules which, in turn, may affect the carriers' ability to deliver the time-savings advantage. The evidence adduced by Air Canada lends at least an element of support to this contention.

Before leaving the issue of time savings the Committee wishes to make two further points. First, these trip time- savings estimates[45] express average savings for travellers using the STOL service. Some travellers will save more time, some will save less; and presumably an indifference line could be drawn around the down town areas of Toronto and Montreal from which it would take equal time, on average, to travel by STOL and CTOL. Moreover, since the time-savings are not expected to be great and since the numbers express average savings, the Committee accepts that at certain times and under certain circumstances it may be possible to affect a downtown-to-downtown trip as quickly through use of the conventional airports as through use of the stolports.

Second, the Committee wishes to comment on the notion of perceived time-savings. We appreciate the position of Mr. Griswold that time-savings are not, and indeed, need not necessarily be real. In fact, perceived time-savings may be

---

44 Les estimations de gains de temps les plus basses proviennent du rapport de 1980 de Transports Canada.

45 Référence aux estimations de gains de temps présentées dans le rapport de 1980 de Transports Canada et dans le rapport de 1980 de Quantalytics.

44 The time-savings estimate at the low end of the range are documented for the 1980 Transport Canada Report.

45 The reference is once again to the trip time-savings estimates in the 1980 Transport Canada report and the 1980 Quantalytics report.

de temps perçus peuvent suffire à amener des voyageurs au système ADAC. Nous sommes de l'avis de M. Griswold quand il affirme que le voyageur moyen ne va pas évaluer la différence entre les services ADAC et les services classiques en chronométrant la durée de son trajet. Au contraire, ce voyageur opérera une évaluation à partir de sa propre perception du temps, par exemple, "je dois prévoir une heure avant le décollage dans un aéroport classique". En comparaison, le voyageur peut évaluer à vingt minutes le temps nécessaire pour parvenir à un adacport. Il est tenu compte implicitement par le voyageur dans ces perceptions, d'une réserve de temps en cas d'incidents imprévus et qui s'ajoute au temps d'accès "sans problème" à l'aéroport. Plus la distance séparant l'aéroport du point de départ est grande, plus cette réserve de temps est importante. Compte tenu de ces observations, le Comité croit que l'avantage des gains de temps sera plutôt minime et il est enclin à conclure qu'il appartiendra plutôt au domaine de la perception qu'à tout autre.

1.4.2 Fréquence du service et horaires des vols

Si l'on analyse les arguments concernant la fréquence des services, il est évident qu'en dépit des améliorations apportées globalement à la fréquence et à la commodité des vols par suite de la combinaison des services ADAC et classiques, la fréquence des vols à partir des adacports ne pourra concurrencer celle des aéroports classiques. En outre, de par la taille et le nombre des appareils ADAC proposés pour ce service et par suite des constraintes de l'horaire, il est peu probable que le service ADAC parviendra à adapter la fréquence de ses vols aux variations quotidiennes de la demande aussi bien que peut le faire le service classique.

1.4.3 Commodité

Bien qu'il soit difficile de définir précisément le concept de commodité, il contient à notre avis, dans le cas des services aériens ADAC, les notions suivantes, qui par ailleurs se recoupent:

1. un service plus personnalisé,
2. un service sans complications,
3. une exploitation à petite échelle,

sufficient to attract travellers to the STOL system. We share with Mr. Griswold an opinion that the average traveller is not likely to consider the trade-off between conventional air services and STOL on the basis of stop- watched travel times. More likely, the traveller's assessment will be based on his own time perceptions, for example, "allow an hour to the conventional airport or I will not make it." In comparison, the traveller may perceive a 20 minute time requirement to access a flight from the stolport. Implicit in these perceptions, is an allowance for the unexpected and unplanned circumstance which may add a real penalty to the "no problems" airport access time. The more distant the airport is from the trip origin the greater this penalty is expected to be. On balance the Committee sees the time-savings as being rather on the minimal side and is inclined to draw the conclusion that it will likely belong more to the realm of perception than otherwise.

1.4.2 Frequency of Service and the Flight Schedule

On reviewing the evidence in respect of the frequency of services, it seems clear that although the combined offering of STOL and CTOL service may improve the flight frequency and availability in an overall sense, the frequency of flights out of the stolport would be unable to match the frequency from the conventional airports. Moreover, because of the size and number of the STOL aircraft proposed for the service, and because of the constraints of scheduling, it is unlikely that the STOL service would be as successful in matching frequency to the daily variation in demand as is the CTOL service.

1.4.3 Convenience

Although it is difficult to define precisley the concept of convenience, we would suggest that in the context of STOL air services it involves the somewhat overlapping notions of:

1. more personalized service,
2. no-hassles service,
3. small scale of operations,

4. l'avantage de ne pas utiliser les principales aérogares et routes d'accès, et

5. des aéroports situés au coeur des villes.

Il est au surplus évident que les gains de temps et les départs fréquents sont également des éléments qui entrent dans la notion de commodité. Dans la mesure où les gains de temps peuvent être obtenus et pour autant que l'on puisse améliorer la fréquence des vols, la commodité du service ADAC s'en trouve améliorée.

Dans le cadre de cet aspect de la commodité, rappelons le projet de démonstration ADAC. Plusieurs témoins, au titre de l'intérêt public, ont souligné qu'Airtransit avait réussi à pourvoir au côté "humain" du voyage d'affaires. Par exemple, le passager était amené par autobus de taille adéquate dans un aéroport de taille adéquate (qui n'était pas encombré) puis accueilli dans un avion de taille adéquate et transporté assez rapidement jusqu'à sa destination, le tout avec une certaine souplesse et une grande efficacité. Le Comité est d'avis que le service ADAC pourrait procurer les mêmes avantages d'un service plus humain, plus personnalisé et plus commode.

En effet, il semble qu'une échelle d'exploitation plus petite et plus humaine pourrait contribuer grandement à la commodité du public par le service ADAC. Cette commodité dépend, tout d'abord, de la taille de l'appareil qui permettrait que l'individu conserve son identité, pour ainsi dire, celle même qu'*il* perd lors de l'embarquement dans un gros avion, par suite *de* "l'effet de troupeau". Deuxièmement, cette commodité résulte de la taille de l'aéroport qui créerait un environnement plus confortable et plus intime. À cet égard, rappelons le témoignage de M. Potvin qui affirme que Transports Canada reçoit des plaintes au sujet de la taille des aérogares, lesquelles s'avèrent pratiques pour les gros avions mais très malcommodes pour les passagers.

L'aspect commode d'un système intégré avion/autobus doit également jouer en faveur de l'attrait du service ADAC. Une seule transaction mènerait le passager, par exemple, du centre de Montréal au centre de Toronto par le biais d'un système air/sol coordonné. Comme M. Griswold, nous comparons ce système intégré avec la "démence" du trafic aux heures de

4. avoidance of major terminals and the associated access routes, and

5. the downtown location of the airports.

It is clear, moreover, that time-savings and frequent departures are also elements of convenience. To the extent that time-savings may be realized, and to the extent that the flight availability may be improved, the convenience of the STOL service would be further enhanced.

In considering the aspect of convenience, we recall the evidence in respect of the STOL Demonstration Project. A number of public interest witnesses pointed out that Airtransit had proven successful in catering to the "human" aspect of the travel business. For instance, the passenger was picked up by a bus of adequate size, taken to an airport of adequate size (not unduly congested) then enplaned into an aircraft of adequate size and flown reasonably quickly to his destination with a great deal of smoothness and efficiency of operation. The Committee contemplates that the STOL service could bring about the same advantages of a more human, more personalized and more convenient service.

Indeed, it appears that the smaller, more human scale of operation could contribute greatly to the improved convenience offered by the STOL service. This convenience relates, first, to the size of the aircraft which would allow the individual to maintain his identity, so to speak, and not to lose it because of the "herd-effect" in boarding large aircraft. Second, it relates to the size of the airport which would provide a more comfortable and congenial environment for the traveller. In this connection, we recall the evidence of Mr. Potvin that Transport Canada receives complaints about the size of terminals which accommodate large aircraft but are inconvenient for passengers.

The convenience of the integrated air and bus system is also expected to contribute to the attractiveness of the STOL product. One transaction would take a passenger, for example, between downtown Montreal and downtown Toronto by means of a co-ordinated ground and air system. We compare, as did Mr. Griswold, the use of this integated system with the "nail-biter"

pointe, lorsque l'on s'efforce de ne pas manquer le vol Rapidair de six heures.

Le service ADAC opérant au coeur des villes, nous pouvons également estimer que la réserve de temps prévue pour accéder aux aéroports urbains serait inférieure à celle prévue dans le cas d'un aéroport situé à plusieurs milles du centre de la ville. Ainsi, il serait possible d'éviter la plupart des gênes et tourments propres à la circulation à Montréal et à Toronto.

À cet égard, le fait que les points de départ et d'arrivée se trouvent au coeur des villes jouera probablement en faveur du succès du service ADAC. Rappelons par exemple que 36% du trafic aérien intérieur entre Montréal- Toronto et Toronto-Ottawa a pour point de départ ou d'arrivée la région urbaine de Toronto[46]. Par le simple fait de son emplacement et de la facilité d'accès qu'il suppose, on peut estimer qu'un service ADAC exploité à partir de l'aéroport de l'île de Toronto s'attirera une bonne partie du marché.

En résumé, nous conclurons que la commodité du système ADAC, avec un type de service plus personnalisé et sans complications, avec ses aérogares et ses appareils de plus petite taille ainsi que ses temps d'accès plus courts et comportant moins de risque, épargnerait à une partie des voyageurs la tension, le souci et les problèmes posés par les voyages d'affaires.

L'attrait concurrentiel du service ADAC est ainsi lié à la commodité qu'il suppose pour une partie des voyageurs. À notre avis, il est évident que tout obstacle s'opposant à cette commodité remettrait en question le succès du service. C'est la raison pour laquelle nous ne pourrions envisager d'autoriser un service ADAC à partir de Dorval. De plus, nous pensons que l'utilisation de l'aéroport de l'île de Toronto et de celui du

of fighting rush hour traffic, trying to catch the six o'clock Rapidair flight.

Because the STOL service would be operated downtown-to-downtown, we would also expect that the risk allowed for in accessing the downtown airports would be less than that for an airport many miles from downtown. Thus, many of the inconveniences and hassles of dealing with the typical Montreal and Toronto traffic problems could be avoided.

In this connection, the downtown-to-downtown pattern of trip origins and destinations is of some relevance to the probable success of the STOL air services. It is recalled for instance, that 36% of the local domestic air traffic both between Montreal-Toronto and Toronto-Ottawa either originated or terminated their trips in the downtown area of Toronto[46]. By virtue of location alone and the associated convenience of access it might be expected that STOL service operated out of Toronto Island airport could attract a substantial market share.

In summary, we would conclude that the convenience of the STOL system related to the no-hassles more personalized type of service, the smaller terminals and smaller aircraft, and the shorter and less risky access times, would alleviate, for a proportion of the travelling public, some of the tension, stress and aggravations associated with business travel.

The competitive appeal of the STOL service is thus related to the convenience it affords to a particular segment of the travelling public. It follows, in our opinion, that any obstacle to the achievement of that convenience may jeopardize the success of the service. It is for this reason that we would not contemplate authorizing a STOL service out of Dorval. Moreover, we are of the opinion that the use of Toronto Island Air-

---

46 Ces chiffres remontent au début des années 1970 et il n'est pas évident qu'ils représentent la répartition actuelle du trafic. La région urbaine, définie dans le cadre de ce calcul, est limitée au sud par la rive, au nord par Eglington, à l'ouest par Bathurst et à l'est par la promenade Don Valley.

46 These numbers date to the early 1970's and it is unclear how representative they are of the present trip distribution. The downtown area, defined for purposes of this calculation, is bounded in the south by the waterfront, in the north by Eglinton, in the west by Bathurst and in the east by the Don Valley Parkway.

parc Victoria, avec toutes les installations ADAC (pistes, bâtiments d'aérogares, systèmes d'atterrissage par micro-ondes et accès par tunnels à l'aéroport de Toronto) serait la clé du succès du service ADAC.

1.5 Avantages comparés de l'autorisation d'un service ADAC sur le triangle ou sur un segment unique

De très nombreuses discussions eurent lieu au cours des audiences au sujet des avantages comparés de l'autorisation d'un service ADAC sur le triangle ou sur un segment unique. À cet égard, rappelons que la proposition concernant le triangle suppose des services entre les trois points constitués par Montréal, Toronto et Ottawa, alors que le segment unique ne suppose de services qu'entre Toronto et Ottawa [47] Nous étudions ces arguments maintenant car ils sont liés à notre souci que les requérantes et les services qu'elles proposent soient aptes à satisfaire à la demande identifiée

En ce qui concerne l'allégation d'inaptitude du Dash-7 pour le service sur les segments Montréal-Toronto et Montréal-Ottawa, nous pouvons nous appuyer sur une conclusion déjà formulée. Nous avons déterminé, rappelons-le, que si l'on établissait un service ADAC centre-ville à centre-ville dans le triangle, en utilisant le matériel Dash-7, on pouvait espérer attirer un important volume de trafic. En outre, et c'est là l'avis du fabricant, des requérantes, et d'autres parties intéressées, cet appareil peut, dans des circonstances données, être utilisé avec succès dans le triangle. De là, nous pouvons conclure que bien que le Dash-7 puisse ne pas être idéal ni sur le plan de la taille, étant donné le volume de trafic sur la ligne Montréal-Ottawa, ni sur le plan du rayon d'action étant donné la distance Montréal-Toronto, cet appareil semble être suffisamment apte au service sur ces lignes.

47 Pour plus de détails, les requérantes pour le "triangle" sont Canavia, City Center et Dash-Air, alors que Bradley demande le "segment unique". La demande de Bradley concernant un service entre Mirabel et Ottawa utilisant le Dash-7 ne constitue pas, selon nous, un service aérien ADAC parce que Mirabel n'est pas un aéroport du centre-ville.

port and Victoria Carpark with full STOL facilities in place (including runways, terminal facilities, microwave landing systems, and a tunnel access to Toronto Island Airport) would be key and integral to the success of the STOL service.

1.5 The Relative Merits of Authorizing STOL on the Triangle or on a Single Segment

There was some considerable discussion at the hearing as to the relative merits of authorizing STOL on the triangle or on a single segment. In this regard, it is recalled that the triangle proposal is taken to imply services between the three points Montreal, Toronto and Ottawa, while the single segment proposal is taken to imply services between Toronto and Ottawa [47] We consider these arguments at this point because they bear on our concerns that the applicants and the proposed services are suitable and appropriate to satisfy the identified demand.

In respect to the alleged inappropriateness of the Dash-7 for operation on the Montreal-Toronto and Montreal- Ottawa segments we would draw on an earlier finding. We have determined, it is recalled, that if a downtown-to- downtown STOL service were established in the triangle, using Dash-7 equipment, it could expect to attract a substantial volume of traffic. Moreover, it is the opinion of the manufacturer, the applicants, and other interested parties, that the aircraft could, under certain circumstances, be successfully employed in the triangle. On this basis, we would conclude that although the Dash-7 may not be optimally suited in terms of size, given the volume of traffic on the Montreal-Ottawa route, nor in terms of range characteristics to the distance of the Montreal-Toronto route, the aircraft is apparently sufficiently suitable for operation on these routes.

47 As a point of clarification, the "triangle" applicants include Canavia, City Center and Dash-Air while Bradley is the "single segment" applicant. Bradley's proposed service between Mirabel and Ottawa using the Dash-7 is not, by our definition, considered to constitute a STOL air service since Mirabel is not a downtown airport.

Le Comité a également étudié la question de savoir si le système du segment unique est plus réaliste et moins risqué compte tenu des investissements en capital que doivent engager les requérantes et des tierces personnes pour l'établissement du service ADAC. Bien que le Comité pense que le niveau du risque varie en une certaine mesure selon le nombre de segments concernés, nous sommes d'avis que l'argument n'a pas suffisamment de poids pour influencer notre évaluation de la commodité et des besoins du public. Apparemment, les requérantes acceptent de prendre le risque financier, lequel ne nous paraît pas démesuré. Les investissements par les tierces personnes en ce qui concerne la construction de l'infrastructure ne relèvent pas de notre juridiction.

Il a également été avancé que si l'on autorise un seul segment de service ADAC, il serait plus facile de satisfaire aux exigences "actuelles" de commodité et de besoin du public. Le Comité rejette cet argument. Nous pensons que le principal obstacle à l'aspect "actuel" de la commodité et du besoin du public réside dans l'incertitude relative à l'aménagement de l'aéroport de l'île de Toronto. Il semble évident que cette incertitude affecte autant les offres de service de Bradley entre Ottawa et l'aéroport de l'île de Toronto que celles des autres demandeurs ADAC.

Nous reviendrons sur cette question d'incertitude dans une autre partie de cette décision. Prise dans un contexte différent, elle a également des implications en ce qui concerne la détermination de l'intérêt public.

1.6 Les services actuels répondent-ils de façon adéquate aux besoins du marché?

Nombre d'intervenants ont émis l'argument que les services aériens actuels suffisent à répondre aux besoins des voyageurs du triangle Montréal, Toronto, Ottawa et qu'il n'est donc pas nécessaire d'autoriser des services aériens supplémentaires.

Le Comité a étudié soigneusement les preuves fournies à cet égard par Air Canada et Nordair. En particulier, rappelons l'argument de ces transporteurs affirmant que les marchés du triangle reçoivent déjà une part plus qu'adéquate de services aériens à cause de la concurrence. Il en résulte apparemment une situation

The Committee has also considered the question of whether or not the single segment approach is more realistic and less risky given the capital investments required on the part of the STOL applicants and third parties. While the Committee finds that the level of risk varies in some measure with the number of segments applied for, we are of the opinion that the argument is of insufficient weight to influence one way or the other our determination of public convenience and necessity. Apparently, the applicants are willing to assume the financial risk, and we do not find it to be an unreasonable risk. Third party expenditures, as they relate to the construction of infrastructure, are not a question to be determined in our jurisdiction.

It was also argued that if a single segment STOL service were authorized, then the requirement to satisfy "present" public convenience and necessity could more easily be achieved. The Committee does not accept this argument. It is our view that the principal impediment to the attainment of the "present" aspect of public convenience and necessity is the uncertainty surrounding the availability of facilities at Toronto Island Airport. It seems clear that this uncertainty impacts as much on the service proposal of Bradley between Ottawa and Toronto Island Airport as it does on the other CTOL proposals.

In a later section of this decision we will return to this issue of uncertainty. When argued in a different context, it also has implications on our determination of the public interest.

1.6 Are Present Services Adequate to Meet the Needs of the Marketplace?

It was an argument expressed by a number of intervenors that the present air services are adequate to meet the needs of the travelling public within the Montreal, Toronto and Ottawa triangle, and as a consequence it is not necessary to authorize additional air services.

The Committee has reviewed carefully the evidence of Air Canada and Nordair in respect of the adequacy of the existing air services. In particular, we recall the evidence of these carriers that the markets within the triangle are already receiving more than adequate air service because of the competitive environment. The re-

dans laquelle la capacité et la fréquence se situent bien au-delà du niveau requis pour répondre de façon "optimale" à la demande. Nous notons également l'hésitation confirmée de Nordair en ce qui concerne l'introduction de services entre Toronto et Ottawa par suite d'une capacité soi-disant excessive sur ce segment.

Rappelons également la preuve concernant Rapidair. Le concept de Rapidair, avec ses appareils, ses portes d'embarquement et ses carrousels réservés fut introduit par Air Canada sur les lignes Montréal-Toronto et Toronto- Ottawa afin de faciliter les voyages d'affaires et de les rendre plus commodes en réduisant le temps du trajet.

Compte tenu du niveau et de la qualité du service fourni par Air Canada, Nordair, CP Air, Great Lakes et Air Atonabee, le Comité pense que les services aériens actuels dans le triangle sont adéquats en ce qui concerne la commodité et les besoins présents et futurs du public. Ceci dit, la question se pose: "La conclusion que les services aériens actuels sont adéquats empêche-t-elle le Comité d'autoriser de nouveaux services aériens?" Nous ne le pensons pas. Bien que dans de telles circonstances il puisse sembler difficile de fonder une demande pour les nouveaux services sur le plan de la nécessité, il peut sembler possible d'asseoir cette conclusion sur la base d'une commodité supérieure pour le public ou un segment de celui-ci.

À cet égard, il peut être utile d'ajouter des commentaires sur le caractère dualiste de la commodité et du besoin. La détermination de la commodité et des besoins du public peut, à notre avis, être reliée de plusieurs façons au critère de besoins et de commodité. Ainsi, nous pouvons soutenir qu'au cours de l'époque du développement de l'aviation canadienne et peut-être encore récemment, l'octroi de permis portait principalement sur le critère du besoin. C'est un besoin lié, par exemple, aux nécessités de faciliter le commerce, les échanges, les communications et le tourisme. Plus récemment, cette industrie s'étant développée pour devenir mûre et plus compétitive, on peut être d'opinion que l'insistance initiale sur le besoin peut être reportée sur la commodité. En ce qui concerne les requêtes qui nous sont présentées, cette commodité est liée aux caractéristiques spéciales d'un nouveau type de service.

sult, it is alleged, is a situation where capacity and frequency are being provided in excess of the level required to "optimally" serve the demand. We note also the stated hesitancy of Nordair to introduce services between Toronto and Ottawa because of the alleged excess capacity on that segment.

The evidence in respect of Rapidair is also recalled. The Rapidair concept with its dedicated aircraft, departure gates and carousels was introduced by Air Canada between Montreal-Toronto and Toronto-Ottawa in order to make business travel easier and more convenient by reducing travel times.

In consideration of the level and quality of service being provided by Air Canada, Nordair, CP Air, Great Lakes and Air Atonabee, the Committee finds the present air services in the triangle to be adequate in terms of the present and future public convenience and necessity. This being said, the question arises: "does the finding that the present air services are adequate preclude the Committee from authorizing new air services?" We think not. Whereas in such circumstances it would seem difficult to establish a demand for the new services on the basis of necessity, it would seem possible to predicate such a finding on the basis of improved convenience for the travelling public or segment thereof.

In this connection some further comment on the dual nature of convenience and necessity may be in order. The finding of public convenience and necessity, in our opinion, may be related in different measure to the finding of necessity and to the finding of convenience. Thus, we would argue that during the developmental phase of Canadian aviation, and perhaps until quite recently, the issuance of licences related principally to a finding of necessity. It was a necessity related, for example, to the facilitation of trade, commerce, communications and tourism. In more recent years, as the industry has grown, matured and become more competitive it is to be expected that the earlier emphasis on necessity would shift to an emphasis on convenience. In terms of the applications before us, it is a convenience related to the special characteristics of a new type of service.

Ainsi, à notre avis, de nouveaux types de services aériens peuvent être autorisés, en plus des services adéquats actuels, s'ils peuvent apporter des améliorations réelles sur le plan de la commodité du public, voire même d'un segment du public. Dans cette assertion, il est implicite que l'autorisation d'un nouveau service aérien ne doit pas gêner ou menacer indûment le fonctionnement adéquat et la commodité des services aériens existants. C'est vers ce problème que nous nous tournerons maintenant.

1.7 L'autorisation d'un service ADAC menacera-t-elle les services réguliers actuels?

En vertu de sa responsabilité en matière de réglementation économique, le Comité est chargé de maintenir le caractère adéquat et l'efficacité de l'industrie canadienne du transport aérien. C'est la raison pour laquelle le Comité, lorsqu'il se prononce sur la commodité et les besoins du public, doit évaluer soigneusement les effets et les conséquences probables de ses décisions sur le fonctionnement des transporteurs aériens actuels.

1.7.1 Le témoignage d'Air Canada

Air Canada a émis l'opinion que sa position sur le marché ne serait pas menacée par l'autorisation d'un service aérien ADAC.

Toutefois, il a été indiqué que cette autorisation créerait un environnement incertain pour la planification d'Air Canada et rendrait difficile l'évaluation de ses futurs besoins en matériel. Étant donné les incertitudes concernant l'aéroport de l'île de Toronto, il a été avancé que les transporteurs classiques ne pouvaient savoir quand et si le service pourrait fonctionner. Ce que la compagnie savait, c'est que si le service ADAC était lancé et que si les estimations de désaffection de voyageurs étaient correctes, Air Canada perdrait une part considérable du trafic.

Air Canada a indiqué que s'il se heurtait à la concurrence du service ADAC, il s'efforcerait de maintenir son niveau de service actuel, en ce qui concerne la fréquence et la capacité. Si ceci s'avérait insuffisant pour endiguer la perte de trafic, ce transporteur s'efforcerait alors de maintenir ses fréquences mais utiliserait de plus petits appareils. Toutefois, il le ferait à contre

Thus, in our view, new types of air services may be authorized, over and above existing adequate services, if they can affect real improvements in the level of convenience afforded to even a segment of the travelling public. Implicit in the statement is the qualification that authorization of the new air service does not unduly undermine or jeopardize the adequacy and convenience of the existing air services. It is to this issue that we now turn our attention.

1.7 Will Authorization of the STOL Service Jeopardize the Existing Scheduled Services?

By virtue of its responsibility for economic regulation, the Committee is charged with maintaining the adequacy and efficiency of the Canadian airline industry. It is for this reason that the Committee, in its determination of public convenience and necessity, must weigh carefully the probable effects and consequences of its decisions on the operations of existing air carriers.

1.7.1 The Evidence of Air Canada

It was the opinion of Air Canada that the carrier's position in the marketplace would not be jeopardized by the authorization of a STOL air service.

It was stressed, however, that the authorization would create for Air Canada a very uncertain planning environment rendering it difficult for the carrier to evaluate its future equipment needs. Given the uncertainties surrounding Toronto Island Airport, it was argued that the conventional carrier would not know when, or if, the service would commence. They would only know that if the service were implemented, and if the traffic diversion estimates were correct, they would lose a substantial volume of traffic.

If faced with STOL competition, Air Canada indicated that it would attempt to maintain its current level of service in terms of frequency and capacity. If this was insufficient to stem the outflow of traffic, the carrier would then attempt to maintain its frequencies but would move to smaller aircraft. It would however, be reluctant to do so because the smaller aircraft would be

coeur car les petits appareils sont plus bruyants et moins économiques du point de vue énergétique que les Boeing 767 qui devraient entrer en service sur Rapidair en 1985. De toute façon, Air Canada a été clair:

> Quelque disposition que nous prenions, notamment les changements d'horaire, elle ne viendrait qu'après coup, quand nous serions sûrs d'avoir perdu ces passagers.[48]

Le Comité pense qu'afin d'évaluer tout à fait l'impact d'un service ADAC sur les services actuels d'Air Canada, il est tout d'abord nécessaire de comprendre la nature des marchés desservis par ce tranpsorteur.

En plus de répondre à une demande de déplacements locaux, les services d'Air Canada dans le triangle assurent le trafic vers (et à partir des) diverses parties de ses réseaux intérieurs transfrontaliers et internationaux. En fait, Air Canada a défini ses services dans le triangle comme étant la pierre angulaire de son réseau, car ils constituent un mécanisme grâce auquel les passagers peuvent passer d'une partie de son réseau à une autre.

En ce qui concerne l'impact du service ADAC, le caractère mixte du trafic d'Air Canada a une double implication. D'une part la variété du trafic réduit d'une certaine façon les effets du détournement du trafic local. Admettons par exemple qu'environ 50% du trafic assuré par Air Canada dans le triangle n'est pas de caractère local mais qu'il a ses points de départ et (ou) d'arrivée hors du triangle. Ce trafic ne pourra être détourné vers le service ADAC. Ainsi, un détournement prévu de 30% du trafic local ne s'élève qu'à 15% si le calcul est effectué sur la base du trafic total.

D'autre part, le caractère mixte du trafic implique que toute conséquence de l'autorisation d'un service ADAC affectera tous les passagers d'Air Canada, qu'ils soient d'origine locale ou non. Parmi ces derniers, citons par exemple:

---

48 Transcription, Vol. 7, page 1089.

less energy efficient and noisier than the Boeing 767's which are to be introduced into the Rapidair service in 1985. In any case, Air Canada was clear:

> Whatever action we take, such as a scheduling change, would only be done after the fact, once we know for sure we have lost those passengers.[48]

The Committee believes that in order to appreciate fully the impact of authorizing a STOL service on the existing services of Air Canada it is necessary, first, to understand the nature of the markets being served by this carrier.

In addition to meeting a local travel demand, the services of Air Canada within the triangle operate to feed traffic into and distribute traffic from the various parts of its domestic, trans border and international networks. In fact, Air Canada has characterized these services as the cornerstone of its network providing a mechanism by which passengers can move from one part of the airline's route system to another.

In respect of the impact of authorizing STOL, the mix of Air Canada's traffic has a double-edge implication. On the one hand, the mix of traffic reduces, to some extent, the effect of local traffic diversion. Consider, for example, that approximately 50 percent of the traffic carried by Air Canada in the triangle is of a non-local nature in that it originates and/or terminates outside of the triangle. This traffic is not susceptible to diversion to the STOL system. Thus, an expected 30% diversion of local traffic represents only 15% diversion if calculated on the total traffic base.

On the other hand, the mix of traffic implies that any consequence of authorizing STOL will impact on both Air Canada's local and non-local passengers. These non-local passengers include, for example;

---

48 Transcript, Vol. 7, page 1089.

1. les passagers voyageant entre des points du triangle et d'autres points du Canada où la demande ne justifie pas un service aérien direct, et

2. les passagers se déplaçant dans le triangle afin d'accéder à l'un des points de départ pour les États-Unis ou l'Europe.

Il est évident que la possibilité de faciliter les correspondances et transits correspondant à ce trafic est fonction de la capacité et de la fréquence des services d'Air Canada dans le triangle. Bien que la création d'un service ADAC puisse ne pas influencer beaucoup le niveau actuel du service, il pourrait entraver l'expansion et l'amélioration des services aériens conventionnels sur ces marchés. Ainsi, en autorisant le service ADAC, il se peut qu'à long terme nous échangions une commodité supérieure pour les passagers locaux avec celle des passagers provenant de l'extérieur du triangle.

1.7.2 Le témoignage de Nordair

Nordair a soumis que si le service ADAC est autorisé et que si Nordair perd un tiers de son trafic, ses services sur le segment Montréal-Toronto, actuellement au seuil de rentabilité, deviendront une source de déficit. À son tour, ceci peut menacer son reseau du sud de l'Ontario et celui de l'ouest jusqu'à Winnipeg, lesquels sont également exploités au seuil de rentabilité. Ce transporteur a aussi précisé que l'autorisation pouvait compromettre son service sur le segment Montréal-Ottawa dans la mesure où l'autorisation entraînerait une nouvelle réduction des coefficients de remplissage, lesquels sont déjà faibles.

Le Comité pense que l'argument de Nordair est quelque peu exagéré. D'abord, rappelons que l'estimation à 33% du détournement repose sur la capacité du marché local: les passagers en correspondance et en transit ne devraient pas être attirés par le service ADAC. Il est évident qu'une partie du trafic de Nordair dans le triangle n'est pas d'origine locale et en fait, les restrictions actuelles du permis suggèrent que ce transporteur serait en meilleure position concurrentielle sur le marché des voyageurs traversant le triangle pour se rendre vers le sud de l'Ontario

1. passengers travelling between points in the triangle and other points in Canada where the demand does not justify direct air service, and

2. passengers travelling in the triangle in order to access gateway points to the United States or Europe.

It is clear that the facilitation of the necessary connections and transits in order to accommodate such traffic is a function of the capacity and frequency of Air Canada's services within the triangle. Although the development of a STOL system may not affect, to any great extent, the existing level of service, it may well preclude the expansion and improvement of conventional air services in these markets. Thus, by authorizing STOL, to commence at some future date, we may be trading-off improved convenience for the local passenger against that of the non-local connecting passenger

1.7.2 The Evidence of Nordair

Nordair has argued that if the STOL service is authorized and if the carrier loses a third of its traffic, then its services on the Montreal-Toronto segment, which are currently at breakeven, will become unprofitable. In turn, this may jeopardize its network in southern Ontario and its western network through to Winnipeg, which are also being operated at the breakeven point. The carrier has also argued that the authorization may affect its ability to continue service on the Montreal-Ottawa segment, if as a result of the authorization, there is a further reduction in the already low load factors.

The Committee finds Nordair's argument to be somewhat overstated. First, we recall that the estimate of 33% diversion is based on the size of the local market - connecting and transiting passengers are not expected to be attracted to the STOL service. It is clear that some portion of Nordair's traffic in the triangle is non-local, and in fact, the existing licence restrictions suggest that the carrier may be in a better position to compete for onward traffic to southern Ontario and the west, than for local traffic. Second, statistics adduced by the carrier suggest that only

et l'ouest. Deuxièmement, les statistiques évoquées par ce transporteur indiquent que seulement 21% de son trafic sont assurés au tarif plein. Or, l'objectif du service ADAC sur le marché est le trafic à tarif plein.

Ainsi, si l'on considère le caractère mixte du trafic de Nordair, local par comparaison à non local, tarif plein à tarif réduit, nous pouvons conclure que le trafic de Nordair ne saurait être détourné dans la mesure où ce transporteur le prétend.

Le Comité accepte toutefois l'argument de Nordair à l'effet que nous devons évaluer l'intérêt du public au moment d'autoriser un service conçu spécialement pour répondre aux besoins d'un segment du marché, par opposition à l'intérêt public que supposent la continuation et la viabilité financière de services régionaux desservant le public en général.

1.7.3 La réaction de la concurrence

Évidemment, il est également correct de concevoir qu'une réaction concurrentielle de la part des transporteurs actuels peut avoir une influence sur le succès du service ADAC. Canavia a indiqué qu'elle pourrait avoir "de graves problèmes"[49], selon la réaction d'Air Canada sur la plan de la concurrence. City Center a soumis qu'il se pourrait que soit requise pour ce secteur de l'industrie une déclaration de politique qui préciserait "si les transporteurs des niveaux autres devraient se situer par rapport aux transporteurs ADAC sur le plan complémentaire ou sur le plan concurrentiel."[50] À cet égard, notons les inquiétudes des "futurs" exploitants du système ADAC.

1.8 Résumé

Air Canada et Nordair ont apporté des preuves suggérant que les services aériens actuels dans le triangle Montréal-Toronto-Ottawa sont

21% of its traffic is carried at full-fare. It is full fare traffic which is the target market for STOL.

Thus, on the basis of Nordair's mix of traffic, local versus non-local, full-fare versus reduced fare, we would conclude that Nordair's traffic is not as susceptible to diversion as the air carrier would suggest.

The Committee does however, accept Nordair's contention that we must weigh the public's concern in respect of granting an application to provide a service, which is specifically tailored to meet the needs of one segment of the market, against the public's concern in respect of the continuation and financial strength of regional services designed to serve the public in general.

1.7.3 A Competitive Response

Of course, it is also correct that a competitive response on the part of the existing carriers may have an impact on the success of the STOL service. Canavia suggested that it may face "serious trouble"[49] depending upon the competitive response of Air Canada. City Center argued that a policy statement may be required which would set out for the industry "whether other levels of carriers should relate to STOL carriers with complementary or competitive services."[50] In this regard, we note the concerns of the "would be" STOL operators.

1.8 Summary

Air Canada and Nordair have adduced evidence which suggests to us that the present and future public convenience and necessity is ade-

---

49 Transcription, Vol. 5, pages 701-702

50 Transcription, Vol. 10, pages 1668-1669, 1790-1791

49 Transcript, Vol. 5, pages 701-702.

50 Transcript, Vol. 10, pages 1668-1669, 1790-1791.

satisfaisants au niveau de la commodité et des besoins présents et futurs du public. En outre, nous pensons que les exigences concernant ces services ont une base relativement large puisqu'ils doivent répondre aux besoins des voyageurs locaux, régionaux, nationaux et internationaux. Dans ces circonstances, nous n'entrevoyons pas l'instauration d'un service aérien ADAC comme étant une nécessité et nous ne nous sentons pas non plus obligés de l'autoriser puisque en son absence les marchés en question continueront à être desservis convenablement par les transporteurs aériens conventionnels.

Par ailleurs, il est évident que l'autorisation d'un service ADAC offrirait une plus grande commodité à une partie des voyageurs. Cette commodité concerne les gains de temps, une échelle d'exploitation moins imposante et l'élimination, ou tout au moins la diminution, des problèmes d'accès terrestre à Montréal et à Toronto.

Bien que l'argument d'une plus grande commodité ait été présenté avec une logique et une raison apparente, nous avons quand mêmes des problèmes sur deux points. Tout d'abord, nous trouvons que la notion de commodité présente un aspect quelque peu nébuleux et qui manque de réalité. Ainsi, les gains de temps jouissent d'une importance qui leur est conférée autant par la perception dont ils font l'objet que par la réalité. Quelle valeur pouvons-nous attacher à des gains de temps *perçus*? De la même façon, nous avons trouvé difficile (sauf dans le sens le plus subjectif) de mesurer et d'évaluer la commodité liée, par exemple, à la réduction de la tension et l'inquiétude du voyageur.

Notre deuxième souci concerne la répartition des avantages sur le plan de la commodité. Un service ADAC n'attirerait qu'un segment du public voyageur. Pour les autres, et notamment pour le voyageur en correspondance, l'autorisation du service ADAC pourrait signifier une moins grande commodité si le service actuel et (ou) les projets des transporteurs actuels s'en trouvent indûment modifiés.

Néanmoins, le Comité en est arrivé à la conclusion que l'introduction d'un service ADAC sur le triangle Montréal- Toronto-Ottawa améliorera, de façon globale, la commodité des services aériens. Toutefois, par suite de ces pro-

quately met by the existing air services in the Montreal-Toronto-Ottawa triangle. Moreover, we find the requirements for these services to be broadly based, predicated, as they are, on meeting the needs of local, regional, national and international travel. In these circumstances we fail to see the establishment of STOL air services as a necessity. Nor do we feel compelled to authorize a STOL air service, since in its absence, the identified markets will continue to be adequately served by the conventional air carriers.

At the same time, it is clear that if authorized the STOL service would provide a more convenient service for a segment of the travelling public. It is a convenience related to time-savings, the smaller scale of operation and the avoidance or at least the minimization of ground access problems in Montreal and Toronto.

Although the argument of improved convenience was argued with apparent logic and reason, we are left with concerns on two fronts. First, in the context of the arguments we find the notion of convenience to take on a somewhat nebulous and intangible air. Time-savings, as a case in point, are ascribed an importance related as much to perception as to fact. What weighting are we to ascribe to a *perceived* time-savings? In a similar vein we have found it difficult, except in the most subjective sense, to measure and weigh the convenience associated, for example, with the reduction of tension and stress for a segment of the travelling public.

Our second concern relates to the distribution of the convenience benefits. A STOL service would be attractive to only a segment of the travelling public. For another segment of that public, in particular, the connecting traveller, the authorization of STOL may lead to reduced convenience if the present service and/or the plans of the existing carriers are unduly affected.

Notwithstanding these two concerns, the Committee is content to conclude that the introduction of STOL into the Montreal-Toronto-Ottawa triangle would improve, in an overall sense, the convenience of the available air ser-

blèmes, nous ne saurions et vraiment, nous ne pouvons conclure que cette amélioration au chapitre de la commodité sera substantielle.

Cependant, à notre avis, bien que cette conclusion à l'égard de la commodité du public n'en soit pas une forte, nous considérons qu'elle est suffisante et nous sommes satisfaits qu'un service ADAC est requis pour la commodité et les besoins présents et futurs du public sur le triangle Montréal (parc de stationnement Victoria), Toronto (aéroport de l'île) et Ottawa.

Nous ne sommes pas arrivés à cette conclusion, sans avoir envisagé attentivement les effets probables de l'autorisation du système ADAC sur les services aériens conventionnels. Assurément, le bon fonctionnement et la stabilité de ces services nous intéressent, et, au même titre, le succès du nouveau système. Toutefois, en raison des particularités du marché dont il s'agit, nous n'accordons pas un grand poids à cet aspect. En fait, notre conclusion rejoint celle des auteurs d'un récent rapport de notre service de Recherche:

> L'industrie du transport aérien s'est modifiée très rapidement au cours des deux dernières années, en partie par suite d'une évolution encore plus rapide aux États-Unis. Il est possible que, du moins jusqu'à très récemment, la réglementation aérienne au Canada sur les routes fortement achalandées reposait encore trop sur le vieux concept de services stables et adéquats alors que les niveaux de trafic indiquaient que cet objectif n'avait plus l'importance qu'il avait eu pour l'organisme de réglementation.[51]

Certes, nous continuons à reconnaître la nécessité des critères de suffisance et de stabilité du service sur les marchés plus importants mais nous sommes d'avis que pour atteindre cet objectif le contrôle de l'entrée est *moins* nécessaire

vices. But because of these concerns, we are unprepared and indeed, unable, to conclude that such an improvement in convenience would be significant.

However, in our opinion, this finding of convenience, albeit not a strong one, is sufficient to convince us that a STOL service is required by the present and future public convenience and necessity in the Montreal (Victoria Carpark), Toronto (Island Airport) and Ottawa triangle.

In arriving at this conclusion, we have considered carefully the probable effects of authorizing STOL on the existing conventional air services. There is no doubt that we are concerned with respect to the adequacy and stability of these services, and indeed, we are also concerned for the success of the new entrant. However, because of the particular marketplace which is being considered, we do not place undue weighting on these concerns. In fact, we share with the authors of a recent Research Report, the following conclusion:

> The air transport industry has been changing extremely rapidly in the past two years, partly in response to even more rapid change in the United States. It is possible that, at least until very recently, air regulation in Canada on densely travelled routes was still resting too much on the old concept of adequacy and stability, when traffic levels meant that this objective was no longer paramount for the regulatory body.[51]

We continue to acknowledge the requirement for adequacy and stability of service in the larger markets, but we are of the opinion that control of entry is *less* necessary to achieve this objective than it is in the smaller markets. With

---

51 Gibberd, J.D., G. Hariton, et P. Wesley, "Analyse des décisions rendues par le Comité des transports aériens, 1973-1978", Direction de la recherche, Commission canadienne des transports, Rapport n° 10-79-09 F, octobre 1979, page 103.

51 Gibberd, J.D., G. Hariton, and P. Wesley, "An Analysis of Air Transport Committee Decisions, 1973-1978", Research Branch, Canadian Transport Commission, Report No. 10-79-09, October, 1979, page 95.

qu'il l'est sur les marchés moins importants Avec des niveaux de trafic plus élevés, on peut envisager une compétition plus forte et les forces du marché peuvent être suffisantes pour garantir la suffisance et la stabilité du service.

Toutefois, comme nous le verrons au prochain chapitre, on doit également tenir compte d'autres facteurs avant d'en arriver à une conclusion définitive.

1.9 Autres questions

Nous portons maintenant notre attention sur deux questions qui avaient été mises de côté. La première est la requête déposée par Air Atonabee en autorisation d'exploiter un service aérien commercial régulier de la classe 2, entre points déterminés, soit l'aéroport de l'île de Toronto et Ottawa. Après avoir étudié la preuve à l'appui de cette requête, le Comité convient que le changement proposé au service constituerait une progression logique et naturelle du service aérien de la classe 3 qu'assure présentement Air Atonabee entre l'aéroport de l'île de Toronto et Ottawa. Évidemment, un service de la classe 2 améliorerait, quant à une partie du public voyageur, la fiabilité et la commodité du service aérien fourni et répondrait au critère de la commodité et des besoins du public. Toutefois, la requête présentée par Air Atonabee entre fondamentalement dans la même catégorie que les autres par le fait que le transporteur se propose de fournir à l'aéroport de l'île de Toronto un service aérien à horaire fixe.

La seconde question concerne cette partie de la requête de Bradley Air Services en autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe "E" afin d'améliorer son service entre Ottawa et Mirabel. Le Comité estime que cette amélioration résulterait en un service d'une plus grande commodité pour le public et, par conséquent, répondrait au critère de la commodité et des besoins du public. Nous notons cependant la preuve de Bradley indiquant qu'une telle modification ne pourrait être envisagée eu regard du seul marché Ottawa-Mirabel, ce dernier ne pouvant assurer une utilisation ou un revenu suffisant pour compenser les coûts d'exploitation des avions Dash-7. Il s'ensuit que la proposition concernant la route Ottawa-Mirabel ne peut être retenue que dans la mesure où nous autoriserions les services de Bradley entre l'aéroport de l'île de Toronto et Ottawa. Comme la requête

higher levels of traffic, more competition is feasible and market forces may be sufficient to ensure the adequacy and stability of service.

However, as we will see in the next chapter other factors must be taken into account in arriving at a final determination.

1.9 Some Outstanding Matters

At this point we direct our attention to two matters which have been left in abeyance. The first is the application of Air Atonabee to operate a Class 2 Regular Specific Point commercial air service serving the points Toronto Island Airport and Ottawa. The Committee, after having considered the evidence led in support of this application, recognizes that the proposed change in service would represent a logical and natural upgrading of Air Atonabee's existing Class 3 air service between Toronto Island Airport and Ottawa. A Class 2 service, would of course improve for a segment of the travelling public, the reliability and convenience of the air service offered and thus would meet the criterion of public convenience and necessity. However, the Atonabee application falls essentially into the same category as the others inasmuch as Atonabee is seeking to provide a scheduled air service at Toronto Island Airport.

The second outstanding matter is that part of the Bradley application which seeks to upgrade the Ottawa-Mirabel service to Group E aircraft. The Committee is of the opinion that such an upgrading would result in a more convenient service to the public. Thus it would meet the criterion of public convenience and necessity. However, we note the evidence of Bradley that such upgrading could not be accomplished on the basis of the Ottawa-Mirabel market alone, since it is incapable of generating either the revenue or utilization necessary to offset the costs of operating Dash-7 equipment. It follows that the Ottawa to Mirabel upgrading proposal is before us only if we first decide to authorize Bradley between Toronto Island Airport and Ottawa. Since the Bradley application is also seeking authority to provide a scheduled air service from Ottawa to Toronto Island Airport it

de Bradley vise également l'autorisation d'assurer un service aérien commercial à horaire fixe entre Ottawa et l'aéroport de l'île de Toronto, elle fait partie de la même catégorie que les autres.

Enfin, comme nous l'avons indiqué précédemment, il faut tenir compte d'autres facteurs, et nous en traiterons dans le chapitre suivant avant de prendre une décision sur ces questions.

falls into the same category as the other applications.

Of course, as we have indicated earlier, other factors, which are addressed in the next chapter, must be taken into account in arriving at a final determination in these matters.

TABLEAU 1.1 - TABLE 1.1

Prévisions de pénétration de l'ADAC sur le marché local des avions classiques
(Prévisions de trafic des requérants, pour 1983, en % du trafic réel (1978)) -
Estimated Penetration of STOL into the CTOL Local Market
(Applicants 1983 Traffic Estimates as a Percentage of 1978 Actual O/D Passenger Trips)

Itinéraire - Market	Canavia - Canavia	City Center - City Center	Dash-Air - Dash-Air	Bradley - Bradley
Montréal-Toronto - Montreal-Toronto	32.6	30.0	24.0	-
Toronto-Ottawa	31.2	29.5	36.0	40.0
Montréal-Ottawa - Montreal-Ottawa	48.0	29.8	67.7	-

Remarque - Note:

Ne comprend que le trafic qui sera détourné des avions classiques.
Includes only that traffic expected to be diverted from conventional air services

Source:

Tiré des tableaux 1.3, 1.4 et 1.5 du chapitre 1 (Partie A).
Derived from Table 1.3, 1.4 and 1.5 of Part A, Chapter One.

TABLEAU 1.2 - TABLE 1.2

Prévisions de pénétration de l'ADAC sur le marché local des avions classiques
(% des passagers intéressés par l'ADAC) -
Estimated Penetration of STOL into the CTOL Local Market
(Percentage of O/D Passengers Diverted to STOL)

Itinéraire - Market	Rapport d'Air Canada/Airtransit[1] Air Canada/Airtransit[1] Report		Rapport de Transports Canada[2] Transport Canada[2] Report	
	Pénétration à l'origine - Early Penetration	Pénétration à maturité - Mature Penetration	Faible pénétration - Low Penetration	Forte pénétration - High Penetration
Montréal-Toronto - Montreal-Toronto	36	54	30	50
Toronto-Ottawa	38	57	25	40
Montréal-Ottawa Montreal-Ottawa	50	75	30	50

Sources:

1. Pièce C-4, "Faisabilité d'un service aérien ADAC interurbain", phase 1, Air Canada/Airtransit, Juin 1975, page 7.
2. Pièce T-8, "L'ADAC et le transport aérien sur de courtes distances au Canada", Transports Canada, Juillet 1978, page A-8.

1. Exhibit C-4, Feasibility of Intercity STOL Airline, Phase 1 Air Canada/Airtransit, June 1975, page 5.
2. Exhibit T-8, STOL and Short Haul Air Transportation in Canada, Transport Canada, July 1978, page A-8.

Chapitre deux

Constatations en rapport avec l'intérêt public

Dans le chapitre précédent, le Comité a étudié un certain nombre de questions relatives à la détermination de la commodité et des besoins du public et a conclu que, même si la nécessité publique n'exige pas forcément un service aérien supplémentaire dans le triangle Montréal, Toronto, Ottawa il existe suffisamment d'indications montrant qu'un service aérien ADAC serait justifiable en fonction de la commodité du public.

2.1 L'intérêt public

Après avoir exposé la justification de l'introduction d'un service ADAC sur ce triangle, le Comité doit maintenant, dans le cadre de l'exercice de son pouvoir discrétionnaire résiduel, déterminer si l'intérêt public constitue un argument suffisant pour contrebalancer les constatations du Comité en matière de commodité du public.

Pour en arriver à une conclusion sur ce sujet, le Comité abordera un certain nombre de problèmes qui, dans le contexte de cette décision, sont considérés comme pertinents à la détermination de l'intérêt public. Il s'agit:

1. des conséquences de l'introduction d'un service ADAC pour les services actuels et proposés de VIA Rail entre Montréal, Toronto et Ottawa;

2. de l'allégation que la politique relative aux transporteurs aériens régionaux donne à ces derniers la priorité pour ce qui est de l'établissement d'un service ADAC;

Chapter Two

Findings related to the public interest

In the preceding chapter the Committee considered a number of matters relevant to the determination of public convenience and necessity and concluded that while public necessity did not necessarily require additional air service in the Montreal, Toronto and Ottawa triangle, there was evidence to indicate a requirement for a STOL air service on the basis of public convenience.

2.1 Public Interest

Having established a case for the introduction of a STOL service within the triangle, the Committee must now, in exercising its residual discretion, consider whether the public interest is of sufficient merit to outweigh the finding of public convenience.

In arriving at a conclusion in this matter, the Committee will address a number of issues which, in the context of this decision, are considered relevant to the determination of public interest, among them:

1. the impact of introducing a STOL service on the present and proposed services of VIA Rail between Montreal, Toronto and Ottawa;

2. the argument that the Regional Air Carrier Policy gives regional carriers priority in establishing a STOL service;

3. des conséquences économiques globales résultant de l'autorisation d'un service ADAC tel que fondé sur une analyse de coûts-avantages;

4. de la demande de Harbourfront Corporation voulant une consultation sur certains problèmes qu'entraînerait l'instauration d'un service ADAC; et

5. de l'argument de la prématurité, qui comporte un certain nombre de questions subsidiaires, y compris:

   - l'absence d'une politique gouvernementale définissant l'environnement concurrentiel dans le cadre duquel un service ADAC devrait être exploité par rapport aux services de transport aérien conventionnels;

   - l'absence d'un engagement gouvernemental en ce qui concerne la construction d'installations ADAC sur l'aéroport de l'île de Toronto et le terrain de stationnement Victoria;

   - l'incertitude à l'égard de l'aéroport de l'île de Toronto à la suite de la position adoptée par la ville de Toronto.

2.2 Les conséquences des services ADAC pour VIA Rail

En vertu de l'article 21 de la *Loi nationale sur les transports*, il incombe à la Commission canadienne des transports:

> ... d'exercer les fonctions qui lui sont dévolues par la présente loi, par la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur l'aéronautique* et la *Loi sur les transports* en vue de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les transporteurs qui font des transports par chemin de fer, par eau, par aéronef, des transports s'étendant sur plus d'une province par véhicule à moteur et par pipeline pour denrées ...

Puisque la Commission est un organisme de réglementation multimodale chargé de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les transporteurs, il est évident que la position de VIA Rail doit être prise en considération par le Comité au cours de ses délibérations.

3. the overall economic implications of authorizing a STOL service as assessed by cost-benefit analysis;

4. the request on the part of the Harbourfront Corporation for consultation in respect of the resolution of certain problems relating to the introduction of a STOL service; and

5. the prematurity argument, which involves a number of subissues, including:

   - the absence of a Government policy outlining the competitive environment within which a STOL service would be expected to operate vis-à-vis the CTOL services,

   - the absence of a Government commitment in respect of the construction of STOL facilities at Toronto Island Airport and Victoria Carpark, and

   - the uncertainty surrounding Toronto Island Airport as a result of the position adopted by the City of Toronto

2.2 The Impact of STOL Services on VIA Rail

Pursuant to Section 21 of the *National Transportation Act*, it is the duty of the Canadian Transport Commission:

> ...to perform the functions vested in the Commission by this Act, the *Railway Act*, the *Aeronautics Act* and the *Transport Act* with the object of coordinating and harmonizing the operations of all carriers engaged in transport by railways, water, aircraft, extra-provincial motor vehicle transport and commodity pipelines...

Since the Commission is a multimodal regulatory agency charged with coordinating and harmonizing the operations of all carriers, it is evident that the position of VIA Rail is to be considered by this Committee in its current deliberations. However, it is the Committee's view

Toutefois, le Comité estime que cette position de VIA Rail n'a pas un effet direct sur notre constatation de la commodité et des besoins du public mais qu'elle doit être plutôt appréciée dans l'optique de l'intérêt public qui est le critère qui influe sur le pouvoir discrétionnaire du Comité de décider si un permis doit être attribué, cela à un ou plusieurs des requérants.

Bien que VIA Rail ne s'oppose pas à l'idée de concurrence intermodale, cette société estime que le niveau actuel de services assurés par les automobiles particulières, le rail, l'autobus et les transports aériens suffit à desservir adéquatement la totalité du marché du transport des passagers dans le triangle Montréal, Toronto, Ottawa. Elle s'attend à ce que l'introduction d'un service aérien ADAC affecte la répartition entre les transporteurs existants de leur part du trafic en particulier du point de vue de VIA Rail, en détournant des passagers des services ferroviaires.

Pour l'appréciation de cet argument, le Comité estime qu'il est nécessaire de tenir compte de la dualité de l'ensemble du marché des transports. Pour l'essentiel, on peut diviser ce marché en deux catégories distinctes, en fonction de la sensibilité relative de la demande à la durée et au prix du transport. On peut considérer que les déplacement effectués au moyen d'automobiles privés, en autobus et par chemin de fer sont le fait d'une clientèle relativement sensible au prix alors que les déplacements effectués par voie aérienne sont plutôt le fait d'une clientèle sensible à la durée du trajet.

Le Comité estime que, pour pouvoir accorder du poids à l'argument de VIA Rail en ce qui concerne le détournement d'une partie de la clientèle, la preuve doit montrer que VIA Rail est capable d'instaurer un service dans le triangle pouvant concurrencer les services aériens ADAC à l'égard du marché des voyageurs pour qui les gains de temps sont importants.

La preuve soumise au Comité suggère que, quelles que soient les améliorations de services envisagées par VIA Rail, il n'est pas possible de réduire suffisamment la durée du trajet entre Montréal et Toronto d'une part, et Toronto et Ottawa, d'autre part, pour que le service ferroviaire devienne concurrentiel quant aux voyageurs pour qui la durée du trajet est le facteur important. En fait, les services ferroviaires et

that this evidence does not bear directly on our determination of public convenience and necessity, but is rather appropriately considered under the umbrella of public interest, which impacts on the Committee's discretionary power in determining whether or not a licence should be issued to one or more of the applicants.

Although VIA Rail did not object to the concept of intermodal competition, it was of the opinion that the current level of service provided by private automobile, rail, bus and air was sufficient to serve adequately the total passenger market in the Montreal, Toronto and Ottawa triangle. The introduction of a STOL air service was expected to affect the traffic shares of the existing carriers, in part and in particular, from VIA Rail's perspective, by a diversion of traffic from rail passenger services.

In weighing this argument, the Committee is of the view that it is necessary to appreciate the dual nature of the overall transportation market. Essentially, we may segregate it into two separable and distinct categories on the basis of the relative time and price-sensitivities of the travel demand. Travel by private automobile, bus and rail may be considered to be relatively price-sensitive, while travel by the air mode may be considered to be relatively time-sensitive.

The Committee believes that if VIA Rail's argument in respect of traffic diversion is to be ascribed any weighting, then the evidence must demonstrate that VIA Rail is capable of mounting a service within the triangle which is capable of competing with the STOL air service for the time-sensitive traveller.

The evidence suggests that notwithstanding the service improvements contemplated by VIA Rail, the travel times between Montreal-Toronto and Toronto-Ottawa may not be sufficiently reduced so as to render the rail service competitive in the time-sensitive market. In fact, rail and STOL services in these two markets are more likely to be complementary than competitive, rail being attractive to the price-sensitive

les services ADAC dans ces deux marchés sont plutôt complémentaires que concurrentiels, les transports ferroviaires attirant les passagers sensibles au prix du voyage et les services ADAC les passagers sensibles à sa durée. Ce n'est qu'à l'égard du marché Montréal- Ottawa que les deux services, celui de VIA Rail et le service ADAC, seraient en concurrence pour les passagers sensibles à la durée. À notre avis, ce marché peut être suffisamment important pour permettre l'existence d'une telle concurrence sans causer préjudice à l'un ou l'autre mode. Nous estimons que l'expérience de Airtransit dans ce même marché permet d'arriver à cette conclusion.

VIA Rail a également plaidé que, les fonds publics pouvant être affectés à l'ensemble du secteur des transports étant limités, il serait préférable de consacrer ces fonds à l'amélioration du système ferroviaire existant plutôt qu'à la mise en place d'un nouveau système, l'ADAC, qui n'a pas fait ses preuves.

Pour ce qui est de cet argument, le Comité doit noter les observations relatives au recouvrement des coûts aéroportuaires que l'on peut relever dans le rapport 1980 de Transports Canada.[52] À l'exception des frais d'acquisition des terres et de la compensation possible pour la modification du zonage dû à l'exploitation d'un service aérien sur le terrain de stationnement Victoria, Transports Canada estime qu'il serait possible de faire supporter par l'usager les coûts d'aménagement du site et les frais découlant de l'exploitation d'un service aérien ADAC sur le terrain de stationnement Victoria et sur l'aéroport de l'île de Toronto.[53] Le Comité estime de plus que rien ne lui indique que le fait d'investir dans des installations ADAC empêcherait qu'on investisse dans l'infrastructure et le matériel roulant nécessaires pour permettre à VIA Rail d'améliorer ses services dans le triangle.

traveller and STOL to the time-sensitive traveller. It is only in the Montreal-Ottawa market that the two services, VIA Rail's and STOL's, are expected to be competitive for the time-sensitive traveller. This market, in our opinion may be sufficiently large to sustain such competition without prejudicing the operations of carriers in either mode. This conclusion, we feel, is borne out by the earlier experience of Airtransit within this market.

VIA Rail also testified that given the limitation on public funds which can be made available for the transportation sector as a whole, such funds would be better employed in upgrading the existing rail system than in developing the new and unproven STOL system.

In considering this argument, the Committee notes the observations in respect of airport cost recovery, which are found in the 1980 Transport Canada report.[52] It is Transport Canada's view that with the exception of land acquisition costs and possible compensation for aeronautical obstruction zoning at Victoria Carpark, the on-site capital and operating costs attributable to the operation of a STOL air service at both Victoria Carpark and Toronto Island Airport could be recovered through user charges.[53] The Committee would add that there is no evidence before it to suggest that the investment in STOL facilities would preclude the investment in infrastructure and rolling stock required by VIA Rail to improve its services in the triangle.

---

52 Pièce TC-1, "Rapport sur la création proposée d'un service ADAC limité utilisant le Dash-7 sur l'île de Toronto", Transports Canada, 1980.

53 Idem. Voir pages 18-20 pour une explication détaillée de la position de Transports Canada en ce qui concerne le recouvrement des coûts d'un adacport.

52 Exhibit TC-1, "Report on the Proposed Establishment of a Limited Toronto Island Based Dash-7 STOL Service", Transport Canada, 1980.

53 Ibid. See pages 18-20 for a detailed explanation of Transport Canada's position in respect of stolport cost recovery.

En conclusion, le Comité ne croit pas que l'introduction d'un service ADAC entre Montréal, Toronto et Ottawa affecterait de façon significative l'exploitation de VIA Rail.

2.3 Implications qui découleraient de la politique des transporteurs aériens régionaux

Quebecair a soutenu qu'il existe une politique gouvernementale ayant des conséquences directes sur les demandes sous examen par le Comité. Ce transporteur a cité le passage suivant de l'énoncé des principes de politique aéronautiques, en date du 20 octobre 1966, du Ministre des Transports.

> De nouveaux genres de services aériens, que n'assurent ni Air Canada, ni CPA, sont apparus ou peuvent apparaître comme possibles sur des routes ou des tronçons de routes desservis par les exploitants de lignes principales. Des services d'aérobus sans réservations et des services de transport exclusif de marchandises en sont des exemples possibles; d'autres possibilités surgiront. Dans certains cas, l'établissement de ces nouveaux genres de services pourrait avoir un effet important sur les opérations actuelles des lignes principales. Cependant, si les conditions permettent de croire qu'un tel service pourrait se suffire à lui-même et serait utile au public, les transporteurs régionaux peuvent demander l'autorisation d'exploiter un service d'un nouveau genre qui n'est ni assuré ni projeté pour l'avenir immédiat par les exploitants de lignes principales, même s'il existe un élément de concurrence avec l'un de ces exploitants. La Commission des transports aériens décidera de chaque cas après en avoir étudié le pour et le contre. (pages 3-4).

Se basant sur cet énoncé, Quebecair a soutenu que la politique concernant les transporteurs aériens régionaux leur donne un rôle prioritaire pour ce qui est de l'instauration de services aériens ADAC.

Le Comité a examiné tout le texte de l'énoncé de politique de 1966 et a noté que cet énoncé ne concerne que la relation entre les transporteurs de premier niveau et les transporteurs régionaux. Il n'y est pas fait mention du

In conclusion, the Committee does not believe that the introduction of a STOL service between Montreal, Toronto and Ottawa would have any significant impact on VIA Rail's operation.

2.3 The Alleged Implications of the Regional Air Carrier Policy

Quebecair submitted that there is a Government policy which bears directly on the applications before the Committee. The carrier quoted the following paragraph from the Minister of Transport's Statement of Aviation Policy Principles, dated October 20, 1966:

> New types of air services of a sort not provided by Air Canada or CPA have emerged or may emerge as possible on routes or route segments served by mainline carriers. Air-bus service without reservations or specialized all- cargo services are possible examples; others will develop. In a number of cases development of these new types of services could have a substantial effect on present mainline operations. However, if evidence suggests that self- sufficiency is possible and the public would benefit, regional carriers may apply to provide service of a new type not being provided or immediately contemplated by mainline carriers, even if an element of competition with a mainline carrier exists. Each case will be decided on its merits by the Air Transport Board (pages 3-4)

On this basis, Quebecair argued that the Regional Air Carrier Policy gives the regional carriers a priority role in the development of STOL air services.

The Committee has considered the entire text of the 1966 policy statement and notes that it concerns only the relationship between regional and mainline carriers. The role of third level carriers is not addressed therein. In this regard,

rôle des transporteurs de troisième niveau. À cet égard, nous soulignons que les cinq demandes qui nous ont été soumises proviennent de transporteurs qui sont ou seraient de troisième niveau.

À notre avis, la politique de 1966 n'a pas pour objet d'accorder, et n'accorde pas la priorité aux transporteurs régionaux sur les transporteurs de troisième niveau lorsqu'il s'agit d'instituer un service qui entrerait en concurrence avec le service d'un transporteur de premier niveau. À cet égard, l'énoncé de politique de 1966 établit simplement certains paramètres dans le cadre desquels un transporteur régional peut instituer un service qui serait en concurrence avec celui d'un transporteur principal. Par conséquence, le Comité n'est pas disposé à refuser les demandes sous examen en fonction de l'argument mis de l'avant par Québecair.

2.4 Les conséquences économiques de l'autorisation d'un service aérien ADAC

Au cours des débats, on a soumis à l'attention du Comité plusieurs analyses de coûts-avantages, dans le but de l'autorisation des services ADAC proposés. Peut-être cet objectif devrait-il être souligné, puisque c'est dans ce contexte vaste que le Comité a étudié les analyses de coûts-avantages. En fait, la question à résoudre n'est pas celle, de portée limitée, de savoir si l'on doit construire des installations ADAC, puisque cette question ne relève pas de nos attributions, mais il s'agit plutôt de déterminer si l'on doit approuver la création éventuelle d'un service ADAC (par l'attribution d'une autorisation) en prenant en considération un ensemble d'éléments économiques pertinents qui comprennent les coûts d'infrastructure et autres coûts s'y rapportant, les frais de transport, les bénéfices au titre du transport et les bénéfices industriels.

Hors la présente section, on s'attache à l'analyse de coûts-avantages effectuée par M. Swoveland en fonction des demandes soumises par Canavia, City Center et Dash-Air (voir le tableau 2.1). De plus, on tiendra compte de l'analyse préparée par Transport Canada pour un système ADAC limité dans le triangle Montréal, Toronto, Ottawa (voir le tableau 2.2). On ne considérera pas les conséquences économiques de l'autorisation d'un système ADAC majeur dans le

we point out that the five applicants before us are or would belong to the third level of air carriers.

In our opinion, the 1966 policy was not intended to grant, and does not grant, regional air carriers priority over third level air carriers in instituting a service which would be competitive with a mainline carrier's service. In this connection, the 1966 policy statement merely establishes some parameters within which a regional carrier may establish a service which is competitive with a mainline carrier's service. For this reason, the Committee would not be prepared to deny the applications in question on the basis of the argument advanced by Quebecair

2.4 The Economic Implications of Authorizing a STOL Air Service

Over the course of the hearing several cost benefit analyses were introduced into evidence, the purpose of which was to assist the Committee in assessing the overall economic implications of authorizing the proposed STOL services Perhaps this objective should be stressed since it is within this broad context that the Committee has addressed the cost-benefit analyses Indeed, the question under review is not the limited one of whether or not to build STOL facilities, that question is certainly not within our jurisdiction, but rather whether or not to concur with the eventual establishment of a STOL service (by issuance of a licence for said service) taking into account a set of relevant economic concerns including infrastructure and infrastructure-related costs, transportation costs, transportation benefits and industrial benefits.

In this section, attention is centered on the cost-benefit analyses carried out by Dr. Swoveland on the basis of the Canavia, City Center and Dash-Air applications (see Table 2.1). In addition, the analysis prepared by Transport Canada for a limited STOL system in the Montreal, Toronto and Ottawa triangle will be considered (see Table 2.2). The economic implications of authorizing a major STOL system in the Quebec to Windsor corridor, which were ad-

corridor Québec-Windsor, qui ont été étudiées dans le rapport de Transports Canada de 1978.[54] Étant donné que cette dernière analyse porte sur un territoire plus vaste que les demandes pour le système ADAC limité actuellement sous examen, cette étude n'entre pas dans le cadre des délibérations du Comité.

Les coûts et bénéfices quantifiables suivants, relatifs à l'instauration des services ADAC ont été identifiés:

Coûts économiques quantifiés

Coûts d'infrastructure
Coûts de transport majorés
Coût majoré d'exécution du projet de l'Hydro-Québec

Avantages économiques quantifiés

Gains de temps de voyage
Réduction de la congestion aux aéroports conventionnels
Avantages industriels pour l'industrie aérospatiale

Afin de faciliter une comparaison des diverses analyses, il a été nécessaire d'effectuer certains ajustements comme, par exemple, exprimer en dollars 1980 les coûts et bénéfices. De plus, afin d'arriver à une décision en ce qui concerne les analyses, il a fallu prendre une position en ce qui a trait à l'identification et la mesure de certains des coûts et avantages pertinents. En particulier, nous estimons qu'il n'est pas nécessaire de tenir compte des coûts d'opportunité dans le cas des terres de l'aéroport de l'île de Toronto. Puisqu'il semble certain que l'aéroport de l'île de Toronto continuera de servir à des fins aéronautiques, nous estimons que la question des frais de substitution de ces terres cesse d'être pertinente pour ce qui est des analyses. D'un autre côté, il semble clair que le déplacement des lignes électriques du parc de stationnement Victoria entraînera certains frais. À cet égard, treize millions ont été ajoutés au total des coûts économiques identifiés dans l'option de Transports Canada supposant deux adacports.[55]

54 Pièce T-8, "L'ADAC et le transport aérien sur de courtes distances au Canada", Transports Canada, 1978.

55 C'est-à-dire l'aéroport de l'île de Toronto et le parc de stationnement Victoria.

dressed in the 1978 Transport Canada report[54], are not considered. Because that analysis is much broader in geographic scope than the limited STOL applications under consideration, it is not strictly relevant to the Committee's deliberations.

The quantifiable costs and benefits associated with the development of the STOL services have been identified as follows:

Quantified Economic Costs

Infrastructure Costs
Increased Transportation Costs
Increased Cost of Hydro-Quebec Project

Quantified Economic Benefits

Travel Time-Savings
Reduced Congestion at CTOL Airports

Aerospace Industry Benefits

In order to facilitate a comparison of the various analyses it has been necessary to affect certain adjustments, for example, the cost and benefits are expressed in 1980 dollars. Moreover, in order to reach a decision in respect of the analyses it has been necessary to adopt a position in respect of the identification and measurement of certain of the relevant costs and benefits. In particular, it is our opinion that it is not necessary to provide for the opportunity costs of Toronto Island Airport lands. Since it appears resolved that Toronto Island Airport will be maintained for aviation purposes we are of the opinion that the question of the opportunity cost of said lands is no longer relevant to the analyses. On the other hand, it seems clear that there will be some element of cost associated with the relocation of hydro lines at Victoria Carpark. In this regard, $13 million of extra cost has been added to the total economic costs identified in Transport Canada's two stolport option.[55]

54 Exhibit T-8, "STOL and Short-Haul Air Transportation in Canada", Transport Canada, 1978.

55 That is, Toronto Island Airport and Victoria Carpark.

Si on laisse de côté pour le moment la question des bénéfices pour l'industrie aérospatiale et que l'on accepte la position indiquée plus haut en ce qui concerne les coûts d'opportunité et ceux du déplacement des lignes électriques, on constate que la différence entre les avantages et les coûts économiques quantifiés oscille entre 42 et 51 millions de dollars pour les options des deux adacports et 39 et 48 millions de dollars pour l'option d'un adacport unique,[56] selon l'analyse sur laquelle on se fonde. La différence entre les résultats peut être expliquée par des variations (1) de la durée des périodes de planification, (2) des paramètres de trafic et (3) des détails précis du calcul des coûts et bénéfices en dollars.

Il faut mettre en balance les coûts économiques nets et les avantages pour l'industrie aérospatiale. À cet égard, le témoignage de la société de Havilland est clair. Même si l'autorisation d'un service ADAC utilisant le Dash-7 n'est pas aussi importante qu'elle aurait pu l'être voici deux ou trois ans, elle continue d'être importante en terme d'avantage direct pour la compagnie, c'est-à-dire, en raison de la vente de huit avions et à cause de l'avantage que représenterait cette "vitrine", pour ce qui est de favoriser des ventes supplémentaires de par le monde.

En ce qui concerne l'évaluation des bénéfices industriels, la position de Transports Canada semble raisonnable. Le rapport de 1980 mettait en lumière une gamme d'avantages, le minimum étant constitué par l'avantage direct pour de Havilland de vendre dix avions et le maximum étant constitué par l'estimation initiale de 1976 transformée en dollars de 1980. Le rapport plus récent de Transports Canada signale toutefois qu'il n'y a pas de raison de croire que l'estimation initiale continue d'être valable (1) puisque les systèmes proposés diffèrent substantiellement du système à grande échelle, envisagé dans le premier rapport (1978) et parce que (2) la situation entourant les ventes du Dash-7 s'est considérablement modifiée depuis 1976, année où a été préparée l'estimation initiale.

Il faut donc, en regard des coûts économiques nets qui vont de 39 à 51 millions de dollars, mettre

Leaving aside for the moment the question of aerospace industry benefits, and accepting the above-mentioned positions in respect of opportunity costs and the relocation of hydro lines, we find the difference between quantified economic costs and benefits to vary between $42-51 million for the stolport options and $39-$48 million for the single stolport option[56], depending upon the exact analysis considered. The variation in the results may be explained by differences in (1) the length of the planning periods, (2) input traffic parameters, and (3) the exact details of calculating the dollar costs and benefits.

Against the net economic cost must be weighed the aerospace industry benefits. In this respect the evidence of de Havilland is clear. Whereas authorization of the Dash-7 STOL service is not as important as it would have been a couple of years ago, it is still important in terms of the direct benefit to the company, that is, the sale of eight aircraft, and because of the "show case" benefit which could be expected to generate additional sales throughout the world.

In respect of the measurement of industrial benefits the approach of Transport Canada seems most reasonable. The 1980 report recognized a range of benefits, the minimum being the direct benefit to de Havilland of the sale of 10 aircraft and the maximum being the original 1976 estimate inflated to 1980 dollars. The Transport Canada report cautions however, that there is no reason to believe that the original estimate should hold, since (1) the proposed systems are substantially different from the large scale system contemplated in the earlier (1978) report and (2) because the situation involving Dash-7 sales has changed considerably since 1976 when the original estimate was made.

So against the net economic cost of $39 to $51 million must be weighed industry benefits

---

56 C'est-à-dire l'aéroport de l'île de Toronto seulement.

56 The single stolport option includes Toronto Island Airport only.

tre en balance des avantages industriels qui vont de 5.2 millions de dollars à 60.5 millions. Le témoignage de la société de Havilland suggère que les avantages devraient être supérieurs à 5.2 millions [57] mais malgré tout inférieurs à 60.5 millions.

En fonction des analyses de coûts-avantages, nous pourrions conclure que le projet ADAC est, au mieux, marginalement bénéficiaire. Il semblerait toutefois plus probable que les coûts économiques dépasseront les avantages.

Le Comité reconnait par ailleurs qu'il lui est difficile d'attribuer un poids déterminant à ces analyses de rentabilité. Ceci résulte en partie de certaines dispositions de l'article 3 de la *Loi nationale sur les transports*. Un énoncé de cet article 3 déclare:

> 3. Il est par les présentes déclaré qu'un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économiques du Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs est vraisemblablement de rendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence...

En raison de la *Loi nationale sur les transports*, le Canada dispose d'un système de transport fondé, à un degré plus ou moins grand, sur un marché concurrentiel. Ceci est plus particulièrement vrai dans les régions développées dans le sud du pays. Cette prédisposition à la concurrence inscrite sous la *Loi nationale sur les transports*, est une source d'interrogation pour le Comité en ce qui concerne les analyses de coûts-avantages. En fait, nous nous trouvons confrontés à un certain nombre de questions qui sont, pour l'instant, difficiles à résoudre. Par exemple:

---

57 Fondé sur la vente de huit avions. Voir le tableau 2.2.

which range from $5.2 million[57] to $60.5 million. The evidence of de Havilland and Transport Canada would suggest that the benefits are not as small as $5.2 million nor as large as $60.5 million.

On the basis of the cost-benefit analyses we would conclude that the STOL project is at best a marginally beneficial project. It would seem more likely, however, that economic costs will outweigh economic benefits.

The Committee acknowledges, however, some uneasiness in ascribing a strong weighting to the cost-benefit analyses. This is in part explained by certain provisions in Section 3 of the *National Transportation Act*. Section 3 states in part:

> 3. It is hereby declared that an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada, and that these objectives are most likely to be achieved when all modes of transport are able to compete...

By virtue of the *National Transportation Act*, Canada has a transportation system which is based, to a greater or lesser degree, on market competition. This is particularly true in the southern and developed parts of the country. It is this predisposition towards competition as mandated in the *National Transportation Act* which causes the Committee some concern in regards to the cost-benefit analyses. In fact, we are faced with a number of questions which we find difficult to resolve at this time. For example:

---

57 Based on the sale of eight aircraft. See Table 2.2.

1. Le système de calcul de l'augmentation des coûts de transport favorise-t-il le statu quo et se trouve-t-il donc être un test quelque peu onéreux quant aux avantages de l'implantation d'un nouveau type de service? et

2. Les avantages de la concurrence ont-elles leur place dans ces analyses? Dans la négative, en sommes-nous à mettre en balance d'une façon subjective notre perception des avantages en argent de la concurrence et les désavantages nets identifiés dans les analyses de coûts-avantages?

Dans le type de marché développé que constitue le triangle, nous hésitons à faire reposer sur l'analyse de coûts- avantages la responsabilité de la détermination de la présence d'un mode de transport et du partage du marché. Cette tâche incombe normalement au marché lui-même.

2.5 La demande de la Harbourfront Corporation pour une consultation

Étant donné que Harbourfront a l'occasion unique de développer un vaste ensemble de terres en bordure de l'eau dans la région du centre-ville de Toronto et étant donné l'importance des investissements publics et privés prévus pour cette région, cette corporation estime que l'introduction d'un service ADAC sur l'aéroport de l'île de Toronto devrait être étudiée dans le contexte des objectifs et plans élaborés dans le cadre directeur du développement de Harbourfront. Les quatre objectifs énoncés pour Harbourfront sont les suivants:

1. faire de Harbourfront la rive urbaine centrale de Toronto;

2. préserver et développer Harbourfront en tant qu'endroit public;

3. développer Harbourfront en harmonie avec son emplacement particulier, ses conditions propres et son histoire; et

4. arriver à une autosuffisance financière grâce à une organisation et une gestion appropriées des terres de Harbourfront.

Le témoignage de Harbourfront indique que cette corporation ne s'oppose pas en soi à l'introduction de services aériens commerciaux

1. Is the increased transportation cost accounting system biased in favour of the status quo and hence a somewhat onerous test of the benefits of implementing a new type of service? and,

2. Do the benefits of competition fit into the analyses? If they do not, are we left to trade-off in some subjective manner, our perceptions of the dollar benefits of competition against the net disbenefit identified in the cost- benefit analyses?

Within such a developed marketplace as the triangle represents, we are hesitant to delegate to cost-benefit analysis the task of determining modal (carrier) presence and modal (carrier) share. This task properly rests within the marketplace itself.

2.5 The Request on the Part of Harbourfront Corporation for Consultation

Given that Harbourfront has the rare opportunity to develop a large tract of waterfront property in the downtown Toronto area, and given the extent of public and private investment being planned for the area, it is the view of the Harbourfront Corporation that any consideration given to the introduction of a STOL service at Toronto Island Airport should be carried out in the context of the objectives and plans set out in the Harbourfront Development Framework. The four goals set out for Harbourfront are as follows;

1. develop Harbourfront as Toronto's central urban waterfront,

2. preserve and develop Harbourfront as a public place,

3. develop Harbourfront in ways that account for its special location, conditions and history, and

4. achieve financial self-sufficiency through proper organization and management of Harbourfront lands.

The evidence adduced by Harbourfront indicated that the Corporation is not opposed to the introduction of commercial air services out of To-

basés sur l'aéroport de l'île de Toronto ni à l'augmentation concomitante de visiteurs dans la région de Harbourfront mais qu'elle se préoccupe plutôt de l'augmentation de la demande de voies d'accès et de terrains de stationnement que cela suppose ainsi que de la mesure dans laquelle cette augmentation de la demande pourrait avoir des conséquences néfastes sur les plans futurs de développements résidentiel, récréatif et commercial de la région.

Puisque la proximité de la nappe aquifère interdit la construction d'installations souterraines et qu'un terrain de stationnement en surface constituerait un gaspillage d'espaces de valeur, Harbourfront considère que l'établissement d'un service ADAC nécessiterait la construction d'un édifice de stationnement à plusieurs étages.

En soi, cette nécessité pourrait également satisfaire d'autres besoins en matière de stationnement identifiés par Harbourfront. Il pourrait donc être possible de concevoir une structure de stationnement unique qui desservirait les besoins des "jours ouvrables" du trafic ADAC et les besoins en "soirée et en fin de semaine" de la circulation de loisir de la région de Harbourfront.

Toutefois, l'emplacement d'une telle structure est un problème qui devra être résolu. Même si l'emplacement idéal pour ceux qui utilisent le service ADAC était à proximité du bord de l'eau en un lieu immédiatement adjacent à l'endroit où l'on traverse, ceci constituerait, du point de vue de Harbourfront, une utilisation inadéquate de terrains de valeur. Du point de vue de l'esthétique, cette installation devrait être aussi éloignée du bord de l'eau que possible bien qu'évidemment un tel emplacement serait beaucoup moins attrayant pour les passagers des services ADAC. En raison de ce problème, Harbourfront a affirmé que le choix d'un emplacement pour ce type d'installations et pour les moyens connexes d'accès à l'aéroport nécessiterait une planification considérable.

Même si le Comité se rend compte que la création d'un adacport sur le terrain de l'aéroport de l'île de Toronto peut créer certains problèmes logistiques à Harbourfront pour ce qui est de l'emplacement des installations aéroportuaires et de l'accès à l'aéroport au travers des terres de Harbourfront, le Comité croit comprendre que Harbourfront a limité sa position à de-

ronto Island Airport, per se, or to the attendant attraction of people to the Harbourfront area. Rather the Corporation is concerned with the increased access and parking demands implied, and the extent to which these increased demands may adversely impact on the future residential, recreational and commercial development plans for the area.

Because the high watertable precludes the construction of underground facilities and because a ground level parking lot would be a wasteful use of valuable land, Harbourfront envisages that the establishment of a STOL service would require construction of a multistory parking structure.

In itself, this requirement may complement other parking requirements identified by Harbourfront. Thus, it may be possible to design a single parking structure which would serve the "work-day" requirements of the STOL traffic and the "evenings and weekend" requirements of the recreational traffic to the Harbourfront area.

However, the location of such a structure is one problem which would have to be resolved. While the ideal location for those using the STOL service would be a location on the water's edge immediately adjacent to the place where the gap is crossed, this would, in Harbourfront's view, be an inappropriate use of valuable waterfront land. From an aesthetic point of view, the facility should be as far removed from the waterfront as possible, although clearly such a location would diminish the appeal to the STOL passenger. Bearing this in mind, Harbourfront has argued that the location of such a facility and the associated means of airport access would require a considerable amount of proper planning.

While the Committee appreciates that the establishment of a stolport at Toronto Island Airport may create certain logistics problems for Harbourfront in terms of the location of airport facilities and airport access across their lands, the Committee understands Harbourfront's position to be one that asks only that the Corportion be consulted in the resolution of these problems.

mander d'être consulté en vue de la résolution de ces problèmes. Certes nous pouvons dire que la requête de Harbourfront semble être raisonnable étant donné les développements résidentiel, récréatif et commercial prévus pour les terres de Harbourfront.

2.6 L'argument de prématurité

Il a été soutenu que les demandes de permis d'exploitation d'un service aérien ADAC étaient pour l'instant prématurées. Cet argument était fondé en partie sur l'absence d'un énoncé de politique gouvernementale (1) définissant le milieu concurrentiel dans lequel les services ADAC et classiques fonctionneraient et (2) détaillant dans quelle mesure le gouvernement est disposé à participer à la construction des installations qu'il faudra trouver sur l'aéroport de l'île de Toronto et le terrain de stationnement Victoria. On a également fait valoir à l'appui de l'argument de prématurité, l'incertitude qui entoure la disponibilité de l'aéroport de l'île de Toronto, étant donné l'opposition manifestée par la ville de Toronto.

2.6.1 L'absence de politique gouvernementale en ce qui concerne les services aériens ADAC

En ce qui concerne la relation qui existe entre un énoncé de politique et la responsabilité qui incombe au Comité de rendre une décision, nous apporterons les observations suivantes. Lorsque le Comité des transports aériens reçoit une demande, il lui incombe d'étudier cette dernière et de déterminer si la commodité et les besoins du public justifient le service proposé. Si le Comité constate que c'est le cas, il est approprié qu'il détermine si l'attribution d'un permis est cohérente avec les politiques gouvernementales énoncées. Lorsqu'il n'existe pas de politique gouvernementale s'appliquant au service pour lequel la demande a été faite, l'attribution du permis dépend des mérites et de la pertinence des demandes et des interventions présentées au Comité.

En bref, nous estimons que l'absence d'une énonciation de politique gouvernementale en ce qui concerne les services aériens ADAC ne constitue pas une raison suffisante pour refuser l'attribution d'un permis à un ou plusieurs des requérants.

We would comment that Harbourfront's request appears to be a reasonable one given the residential, recreational and commercial development plans for the Harbourfront lands.

2.6 The Prematurity Argument

It was argued that the applications to operate the STOL air service were premature at the present time. This argument was predicated, in part, on the absence of Government policy-statements which would (1) outline the competitive environment in which STOL and CTOL services would operate and (2) detail the extent of the Government's commitment to construct the prerequisite facilities at Toronto Island Airport and Victoria Carpark. The prematurity argument was further supported by the uncertainty surrounding the availability of Toronto Island Airport due to the opposition of the City of Toronto.

2.6.1 The Absence of Government Policy in Respect of STOL Air Services

In respect of the relationship between policy guidance and the decision making responsibilities of the Committee, we would offer the following observations. When any application is received by the Air Transport Committee, it is the duty of the Committee to assess that application and determine if public convenience and necessity requires the proposed service. Once a favourable finding of public convenience and necessity is made by the Committee, it is appropriate for the Committee to determine whether issuance of a licence would be consistent with stated Government policy. In the event there is no stated government policy which bears directly on the service being applied for, the issuance of a licence is dependent on the merits of the relevant elements of the application(s) and interventions which are before the Committee.

In brief, we are of the opinion that the absence of a stated Government policy with respect to STOL air services is not sufficient reason to deny the issuance of a licence to one or more of the applicants.

2.6.2 La position de Transports Canada en ce qui concerne les installations aéroportuaires

Transports Canada n'a fourni *aucune* indication que ce Ministère s'est engagé à construire les installations ADAC nécessaires à l'aéroport de l'île de Toronto, au parc de stationnement Victoria et à l'aéroport Uplands d'Ottawa.[58] En fait, le ministère a témoigné n'avoir pas encore décidé si dans le cas de Montréal on préférerait le parc Victoria ou l'aéroport de Dorval.[59] La seule décision catégorique que Transports Canada a apparemment prise sur le sujet des adacports concerne l'aéroport Rockliffe, à Ottawa, à l'égard duquel le ministère s'est engagé auprès du public lors du projet expérimental d'Airtransit de ne plus utiliser l'aéroport de Rockliffe pour une exploitation aérienne continue. Transports Canada a également indiqué que cet emplacement appartient au ministère de la Défence et qu'il est utilisé par le Rockliffe Flying Club.[60]

Le Comité accepte que Transports Canada choisisse de ne pas déclarer ses intentions d'une façon ou d'une autre quant à la construction des installations ADAC.

Compte tenu de ces points, le Comité, en décidant s'il doit délivrer un permis, ne peut ignorer l'incertitude résultant de l'absence de décision de la part de Transports Canada quant à la construction des installations ADAC nécessaires. De tout évidence, cette incertitude pourrait ne pas être résolue pour un certain temps.

2.6.3 La position de la ville de Toronto en ce qui concerne l'aéroport de l'île de Toronto

La ville de Toronto s'oppose à l'attribution d'un permis d'exploitation de services aériens

58, 59, 60 Pièce T-8(B), lettre de Transports Canada signée par W.M. McLeish, adressée au président du Comité des transports aériens, M. Armstrong, en date du 27 août 1979. Transcription, page 2517-2521.

2.6.2 The Position of Transport Canada in Respect of Airport Facilities

Transport Canada has given *no* indication that it is committed to the construction of the necessary stolport facilities at Toronto (Island Airport), Montreal (Victoria Carpark) and Ottawa (Uplands Airport).[58] In fact, Transport Canada has indicated that it has not yet decided whether the Montreal terminus for a STOL service would be Victoria Carpark or Dorval.[59] The only firm decision which Transport Canada has apparently taken on the issue of airport availability is that it has rejected the possibility of using Rockcliffe Airport as the terminus for a STOL service at Ottawa due to the promises made to the public during the Airtransit Demonstration Program that Rockcliffe Airport would not be used in any ongoing air carrier operation.[60] Transport Canada also noted that the site is owned by the Department of National Defence and operated by the Rockcliffe Flying Club.

The Committee accepts that Transport Canada may choose not to declare its intentions one way or the other in respect of facility construction.

Bearing these points in mind, the Committee, in arriving at its decision on whether or not to issue a licence cannot ignore the uncertainty resulting from a lack of commitment on the part of Transport Canada to the construction of the necessary STOL infrastructure. It is clear that this uncertainty may not be resolved for some time.

2.6.3 The Position of the City of Toronto in Respect of Toronto Island Airport

The City of Toronto opposes the authorization of regularly scheduled commercial air ser-

58, 59, 60 Exhibit T-8(B), (A letter from Transport Canada, dated August 27, 1979, addressed to Mr. Malcolm Armstrong, Chairman, Air Transport Committee), and Transcript, Vol. 14, pages 2517-2521.

commerciaux à horaire fixe (classe 1 ou 2) à partir de l'aéroport de l'île de Toronto. Plus spécifiquement, et dans le contexte de cette audience, elle s'oppose au type de services envisagés par Canavia, City Center, Dash-Air, Bradley et Air Atonabee. Cette opposition ne tient pas tant au détail d'une demande en particulier qu'au principe de l'autorisation de services aériens à fréquence élevée, [61] en général, à cause de leurs conséquences à long terme. La ville a affirmé qu'une telle autorisation, par exemple, (1) ouvrirait la porte au remplacement de l'équipement actuel par des avions ADAC à réaction bruyants (et à l'accroissement de l'utilisation de l'aéroport par des avions à réaction de compagnies) et (2) faciliterait à un tel point le développement de l'aéroport de l'île qu'il pourrait devenir une installation congestionnée à fort caractère commercial. Un tel développement, a-t-il été soutenu, serait incompatible avec les plans d'utilisation des terres dans la ville de Toronto et la ville se trouverait incapable d'empêcher que cela se produise.

vices (Class 1 or 2) out of Toronto Island Airport. More specifically, and in the context of this hearing, it opposes the services contemplated by Canavia, City Center, Dash-Air, Bradley and Air Atonabee. This opposition relates not so much to the details of any particular application, but rather, in principle to the authorization of "high frequency regularly scheduled passenger services"[61], in general, because of the longer term implications. The City has argued that such an authorization, would for example, (1) open the door for the replacement of the present equipment with noisy jet- STOL aircraft (and increased use of the airport by corporate jets) and, (2) promote the development of the Island Airport to such an extent that it may become a highly commercialized and congested facility. Such development, it was argued, would be inconsistent with the land-use plans of the City of Toronto and the City would be powerless to prevent its occurrence.

Un certain nombre de témoins au titre de l'intérêt public ont eux aussi affirmé que l'implantation de services aériens commerciaux à horaire fixe sur l'aéroport de l'île serait incompatible avec les utilisations présentes et prévues des terres situées en bordure de l'eau. Dans cette mesure, le Comité considère que ces témoignages renforcent la position de la ville de Toronto.

The testimony of a number of public interest witnesses supports the contention that the establishment of a scheduled commercial air service out of the Island Airport would be inconsistent with the present and contemplated future uses of the waterfront lands. To this extent, the Committee views this evidence as enhancing the position of the City of Toronto.

L'argument fondamental est donc celui de l'incompatibilité de l'utilisation des terres. Pour pleinement apprécier la portée de cet argument, il est nécessaire de comprendre dans quel sens va en général la planification de l'utilisation des terres dans le centre de Toronto.

The essential argument, therefore, is one of incompatible land-uses. To appreciate this argument it is necessary to understand the overall direction and thrust of land-use planning in the central area of Toronto.

La ville de Toronto a affirmé qu'en ce qui concerne l'utilisation de l'aéroport de l'île de Toronto, sa position ne doit pas être considérée comme une décision isolée à propos d'un certain terrain situé sur les berges mais qu'elle doit plutôt être vue en conjonction avec (1) des décisions antérieures de planification et de développement prises à l'égard des berges et avec (2) les plans de développement de la ville relatifs au centre-ville qui comprend ces berges.

The City of Toronto has argued that its position with respect to the use of Toronto Island Airport must not be viewed as an isolated decision on one tract of land in the waterfront area, but rather must be viewed in conjunction with (1) past planning and development decisions taken with regard to the waterfront area (2) the City's development plans for the central City which includes the waterfront area.

---

61 Règlement municipal 505-79 de la ville de Toronto

61 City of Toronto by-law 505-79.

Le plan de la ville de Toronto en ce qui concerne la partie centrale de la ville est conçu pour restreindre, dans une certaine mesure, la croissance des bureaux dans le centre-ville de Toronto et pour compléter cette restriction par l'encouragement à la construction de logements dans la région centrale. Il s'ensuit que si davantage de gens vont vivre à proximité du centre-ville, on se trouvera aux prises avec un besoin croissant de ressources récréatives. Donc, en plus du rôle récréatif régional attribué aux berges, on a à faire face à une demande croissante en rapport avec les besoins des citoyens qui vivent aux alentours du centre-ville.

À cause de cette demande de terres à usage récréatif, la ville s'est efforcée d'utiliser à plein le potentiel récréatif des berges qui, pendant de nombreuses années, ont surtout servi à des usages industriels reliés aux activités du port. Étant donné qu'il a de moins en moins été nécessaire au cours de ces dernières années d'implanter des installations industrielles dans la zone du port, une série de nouvelles possibilités de conversion des berges à des fins récréatives et résidentielles ont surgi.

La tendance globale de la planification a donc été de promouvoir les utilisations par les citoyens des berges de Toronto et de profiter de leur potentiel en tant que ressources récréatives et résidentielles.

Dans la mesure où la nature de l'utilisation des terres change le long des berges de Toronto, l'aéroport de l'île de Toronto constitue une utilisation quelque peu incohérente de ces terres. La ville de Toronto a donc prétendu que la position la plus logique et la plus cohérente du point de vue de la planification était de restreindre la croissance et l'expansion future d'une telle installation. Ne pas le faire serait contraire à l'esprit du développement et de la planification le long des berges.

Le Comité apprécie la position de la ville de Toronto. En particulier, nous sommes d'accord que l'autorisation donnée à un service aérien commercial à horaire fixe (classe 1 ou 2) exploité à partir de l'aéroport de l'île de Toronto, si limité que soit ce service, pourrait amener des utilisations aéronautiques futures qui pourraient être contraires à l'esprit de la planification et du développement des berges et qui, à cause des exigences particulières du moment, pourraient être difficiles à restreindre ou à prévenir.

The City of Toronto's plan for the central part of the City is designed to restrict, to some extent, the growth of offices in downtown Toronto and to complement that restriction by encouraging housing development in the central area. It follows that if there are going to be more people living close to and around the downtown area there will arise a greater need for recreational resources. Hence, in addition to the regional recreational role which is placed on the waterfront area, there is an increasing demand associated with the requirements of the citizens living in the downtown area.

Because of these demands for recreational land, the City has attempted to realize fully the recreational potential of the waterfront area which for many years has been dominated by port-related industrial activities. As the requirements for such industrial facilities to be located in the port area have diminished over the years, a series of new opportunities for the conversion of the waterfront area for recreational and residential purposes have emerged.

Thus, the overall planning thrust has been to promote "people-related" uses of the Toronto waterfront and to realize its potential as a recreational and residential resource.

To the extent that the nature of land utilization is changing in the Toronto waterfront area, the Toronto Island Airport remains as a somewhat incompatible land-use. As such, it was argued by the City of Toronto, that the most consistent and logical position from a planning point of view is to restrict the future growth and expansion of such a facility. Not to do so, would be contrary to the direction of development and planning in the waterfront area.

The Committee appreciates the position of the City of Toronto. In particular, we accept that the authorization of a scheduled commercial air service (Class 1 or 2) out of Toronto Island Airport, however limited in scope, may lead to possible future aviation uses which may run counter to the thrust of planning and development in the waterfront area, and which, because of the particular exigencies of the time, may be difficult to curtail or prevent.

Il est bien sûr difficile de prédire avec un certain degré de certitude les consquences à long terme de l'instauration de services aériens commerciaux à horaire fixe sur l'aéroport de l'île de Toronto. Il est toutefois clair que l'introduction éventuelle d'avions plus bruyants pourrait (1) gravement affecter la qualité et la valeur de zones récréatives telles que celle des îles de Toronto, de Harbourfront et de Ontario Place, (2) entraîner l'élimination d'une faune importante sur les îles et (3) rendre moins souhaitable le développement de zones résidentielles telles que Harbour Square et St.-Lawrence. Par ailleurs, il semble clair qu'il sera difficile de restreindre le niveau d'activité sur l'aéroport de l'île de Toronto si des services limités utilisant le Dash-7 devaient s'avérer un succès. Il n'est pas douteux que dans de telles circonstances des pressions s'exerceront pour que l'exploitation soit étendue à d'autres points. Une telle croissance pourrait entraîner des problèmes de circulation et augmenter la congestion dans la zone de Harbourfront.

It is, of course, difficult to predict with any degree of certainty, the longer term implications of developing a scheduled commercial air service out of Toronto Island Airport. It is clear, however, that the possible introduction of noisier aircraft may (1) compromise the quality and value of recreational areas such as the Toronto Islands, Harbourfront and Ontario Place, (2) lead to the elimination of significant wildlife resources on the Islands and (3) reduce the desirability of residential areas such as Harbour Square and the St. Lawrence development. Moreover, it seems clear that it will be difficult to curtail the level of activity at Toronto Island Airport, should a limited Dash-7 service prove successful. Undoubtedly, in those circumstances there will be pressure to expand operations to other points. Such growth may bring with it traffic problems and increased congestion in the Harbourfront area

La ville de Toronto a également soutenu que, étant donné les dispositions de la *Loi de la planification de l'Ontario* et en vertu des termes de son accord avec Sa Majesté du chef du Canada (représenté par le ministre des Transports du Canada) ainsi que du bail passé avec la Commission du port de Toronto, la ville a légalement le droit de réglementer ou de superviser l'utilisation des terres de l'aéroport de l'île de Toronto à des fins aéroportuaires et donc d'empêcher l'utilisation de l'aéroport de l'île de Toronto par un service aérien ADAC.

The City of Toronto has also argued that by virtue of the provisions of the *Ontario Planning Act* and by virtue of the terms of its agreement with His Majesty the King (represented by the Minister of Transport of Canada) and its lease agreement with the Toronto Harbour Commissioners, the City has the legal right to regulate or control the use of the Toronto Island Airport lands for airport purposes and thus prevent the use of Toronto Island Airport for a STOL service.

Sans vouloir faire de commentaire sur la position juridique de la ville de Toronto, le Comité admet que, si la ville reste ferme dans son opposition à l'utilisation commerciale de l'aéroport de l'île de Toronto telle que définie par ses règlements, et à moins que le gouvernement du Canada n'exerce son droit d'expropriation de ces terres municipales, il pourrait s'écouler beaucoup de temps avant que l'on sache si l'aéroport de l'île de Toronto sera ou non disponible pour un service aérien ADAC. De plus, nous avons pris note que le gouvernement fédéral n'envisage pas, pour l'instant, l'expropriation de ces terres municipales.[62]

Without commenting upon the legal position of the City of Toronto, the Committee recognizes that if the City remains firm in its opposition to the commercial use of Toronto Island Airport as otherwise than defined in its by- law, and unless the Government of Canada exercises its power to expropriate the city-owned land, the question of whether or not Toronto Island Airport will be available for a STOL air service could take a considerable time to resolve. Moreover, we take note that the Federal Government is not, at the present time, contemplating the expropriation of the City-owned land.[62]

62 Pièce TC-1, page 33 et Vol. 14, pages 2470-2472 de la transcription.

62 Exhibit TC-1, page 33 and Transcript, Vol. 14, pages 2470-2472.

Le Comité est préoccupé par l'incertitude et les conséquences découlant de la position prise par la ville de Toronto et il estime qu'elles doivent avoir une influence considérable sur ses délibérations.

Le Comité note également que la ville de Toronto mettrait un terme à son opposition, malgré les préoccupations que nous venons d'énoncer, s'il s'avérait qu'il soit dans "l'intérêt national" d'autoriser des services aériens commerciaux à horaire fixe. À cet égard, le maire Sewell a déclaré:

> Je me souviens d'une fois où le Conseil municipal a tenu compte de l'intérêt national dans l'exploitation de l'aéroport de l'île de Toronto. Ce fut au cours de la deuxième guerre mondiale lorsqu'on y formait des pilotes norvégiens.[63]

Aucune preuve n'a été soumise au Comité, qu'il s'agisse dans le cas qui nous occupe d'une "question d'intérêt national".

En ce qui concerne la position de la ville de Toronto, le Comité désire formuler deux constatations supplémentaires. Tout d'abord, nous comprenons que les plans d'urbanisme de la ville de Toronto pourraient être modifiés à l'avenir afin de les rendre conformes au plan officiel adopté par le Toronto Métropolitain. La preuve suggère toutefois que toute modification au plan du Toronto Métropolitain, en ce qui concerne l'aéroport de l'île de Toronto, prendra beaucoup de temps, et en fait, pourrait ne pas contredire la position de la ville de Toronto. Quoi qu'il en soit, cette question reste à résoudre.

Deuxièmement, nous avons pris note de la position de Transports Canada à l'effet qu'il pourrait être possible de mettre au point un accord qui calmerait les préoccupations de la ville de Toronto en ce qui concerne (1) l'introduction possible d'avions à réaction ADAC et (2) l'importance future des services ADAC. Nous avons également pris note que, pour l'instant, la ville de Toronto ne partage pas ce point de vue. Cette question reste-elle aussi à résoudre.

---

63 Transcription, Vol. 1, page 105.

The Committee is concerned about the uncertainty which results from the position taken by the City of Toronto. We are of the view that this uncertainty and the implications thereof must weigh heavily in our deliberations.

The Committee also notes that the City of Toronto would withdraw its opposition, notwithstanding these concerns, if it were proven that the authorization of regularly scheduled commercial air services was required in the "national interest". In citing such an example, Mayor Sewell stated,

> I know of one example where in fact City Council did take it into account in regard to this airport and that was during the Second World War when it was used for training Norwegian pilots.[63]

No evidence has been placed before the Committee to suggest that it is dealing with such a "national interest matter".

In respect of the position of the City of Toronto the Committee would offer two further comments. First, we understand that the land-use plans of the City of Toronto may have to be modified in the future to conform with the Official Plan adopted by Metropolitan Toronto. The evidence suggests, however, that an amendment to Metro's plan, in respect of Toronto Island Airport, will take time and, in fact, may not compromise the position of the City of Toronto. In any event, this matter is yet to be resolved.

Second, we note the position of Transport Canada that it may be possible to frame an agreement which would allay the concerns of the City of Toronto in respect of (1) the possible introduction of jet-STOL aircraft and (2) the eventual scale of the STOL operation. We also note that at present, the City of Toronto does not share this view. This matter, also, remains unresolved.

---

63 Transcript, Vol. 1, page 105.

TABLEAU 2.1 – TABLE 2.1

Systèmes ADAC partiels envisagés – Proposed Limited STOL Systems

Principaux coûts et avantages économiques, par comparaison avec la poursuite exclusive des activités de l'aviation générale à l'aéroport de l'île de Toronto
- valeurs actuelles en millions de dollars 1980 -
(la période étudiée est 1980-1992) –
Principal Economic Costs and Benefits, As Compared to Option of Continued Use of Toronto Island Airport by General Aviation Only
- present values in millions of 1980 dollars -
(planning period is 1980-1992)

	Canavia/ Parc Victoria - Canavia-Victoria Carpark	Canavia/ Dorval - Canavia-Dorval	Dash-Air - Dash-Air	City Center - City Center
Coûts économiques chiffrés - Quantified Economic Costs				
Coûts d'infrastructures - Infrastructure Costs	36.0	19.0	36.0	36.0
Coûts de transport majorés - Increased Transportation Costs	43.0	50.0	45.0	39.0
Coût majoré d'exécution des travaux de l'Hydro Québec - Increased Cost of Hydro Quebec Project	13.0	-	13.0	13.0
Total des coûts chiffrés - Total Quantified Costs	92.0	69.0	94.0	88.0
Avantages économiques chiffrés - Quantified Economic Benefits				
Gains de temps de voyage - Travel-Time Savings	42.0	18.0	40.0	38.0
Avantage pour les aéroports classiques - Moindre encombrement - Benefit to CTOL Airports - Reduced Congestion	3.0	3.0	3.0	4.0
Total des avantages chiffrés - Total Quantified Benefits	45.0	21.0	43.0	42.0
Différence entre les coûts et avantages économiques chiffrés	47.0	48.0	51.0	46.0
Avantage pour l'industrie aérospatiale Aerospace Industry Benefit	Non estimé			

Source:

Adapté de la pièce T08(A), C. Swoveland, "Analyse revisée des avantages et des coûts des systèmes ADAC Dash-7 dans le corridor Québec-Windsor", Quantalytics, 1980, Tableau 7, page 16.
Adapted from Exhibit T8-A, C. Swoveland, Revised Benefit-Cost Analysis of Dash-7 STOL Systems in the Quebec- Windsor Corridor, Quantalytics 1980, Table 7, page 16.

TABLEAU 2.2 – TABLE 2.2

Systèmes ADAC partiels – Limited STOL Systems

Résumé des coûts et avantages économiques par comparaison avec la poursuite exclusive des activités de l'aviation générale

- valeurs actuelles en millions de dollars 1980[1] -
(la période étudiée est 1980-1991)[2]

Summary of Economic Costs and Benefits, as Compared to Option of Continued Use of Toronto Island Airport by General Aviation Only

- present values in millions of 1980 dollars[1]-
(planning period is 1980-1991)[2]

	Option à deux adacports - Two Stolport Option	Option à un adacport - Single Stolport Option
Coûts économiques chiffrés - Quantified Economic Costs		
Coûts d'infrastructures - Infrastructure Cost	27.5	14.1
Coûts de transport majorés - Increased Transportation Cost	42.2	36.3
Coût majoré d'execution des travaux de l'Hydro Quebec[4] Increased Cost of Hydro-Quebec Project[4]	Non estime Not Estimated	–
Total des coûts économiques - Total Quantified Costs	69.7	50.4
Avantages économiques chiffrés - Quantified Economic Benefits		
Gains de temps de voyage - Travel-Time Savings	38.7	9.3
Avantage pour l'aéroport classique - Benefit to CTOL Airport	2.3	1.9
Total des avantages chiffrés - Total Quantified Benefits	41.0	11.2
Différence entre les coûts et avantages économiques chiffrés - Difference Between Quantified Economic Costs and Benefits	28.7	39.2
Avantage pour l'industrie aérospatiale[4] - Aerospace Industry Benefit[4]	6.5 à 60.5	6.5 à 60.5

Remarques – Note:

1. Les chiffres du tableau original (exprimés en dollars 1979) ont été majorés de 10% pour être convertis en dollars 1980, méthode que recommandait le Dr Swoveland.
2. Les chiffres du tableau original portaient sur la période de 12 ans commençant en 1979.
3. Le coût majoré du projet de l'Hydro Québec a été estimé par le Dr Swoveland comme étant de l'ordre de $13 millions. Ce chiffre est solidement corroboré par le témoignage de M. Bélanger, de l'Hydro Québec.
4. Le bas de l'échelle équivaut à la vente de dix appareils. Selon ce raisonnement, une vente de huit appareils rapporterait un avantage pour l'industrie de $5.2 millions.
1. The values in the original table (measured in 1979 dollars) have been inflated by 10% in order to convert them to 1980 dollars. This follows the general methodology prescribed by Dr. Swoveland.
2. The values in the original table were for 12 year planning horizon beginning in 1979.
3. The increased cost of the Hydro Quebec project was estimated by Dr. Swoveland to be in the order of $13 million. This cost was largely corroborated in the evidence of Mr. Belanger of Hydro-Quebec.
4. The low end of the range is based on the sale of 10 aircraft. By the same logic, the sale of 8 aircraft would represent $5.2 million.

Source:

Adapté de la pièce TC-1, "Analyse révisée des avantages et des coûts des systèmes ADAC Dash-7 dans le corridor Québec-Windsor", Transports Canada, 1980, Tableau 4, page 37.
Adapted from Exhibit TC-1, Report on the Proposed Establishment of a Limited Toronto Island Based Dash-7 STOL Service, Transport Canada, 1980, Table 4, page 37.

Chapitre trois

Conclusions

Après avoir examiné chacune des requêtes séparément, le Comité est convaincu que la prestation du service aérien commercial projeté est et sera requis pour la commodité et les besoins présents et futurs du public. Cependant, il n'est pas d'avis qu'il faille agréer l'ensemble des requêtes pour satisfaire à cette exigence. Au contraire, il estime qu'il y a lieu d'établir un choix parmis les requérantes.

Chacune des requêtes présentées au Comité vise l'exploitation de services à horaire fixe à l'aéroport de l'île de Toronto. De plus, chaque requête est affectée par un aspect hypothétique: en effet, nous ne savons pas si le service projeté ne pourra jamais être mis sur pied, étant donné que:

1. Transports Canada ne s'est pas engagé de faire passer l'aéroport de l'île de Toronto au niveau qui permet qu'on y offre des services, à horaire fixe, et

2. la ville de Toronto s'oppose fortement à l'établissement de tels services à cet aéroport.

Au surplus, les requêtes visant les services ADAC supposent la mise en place d'une infrastructure coûteuse soit à Montréal, soit à Toronto, ou aux deux endroits. De la même façon, il existe à l'égard de ces requêtes une situation incertaine étant donné que nous ne savons pas si le service projeté pourra jamais être mis sur pied. En effet:

1. Transports Canada ne s'est pas engagé à mettre en place l'infrastructure voulue à l'aéroport de l'île de Toronto ou au parc de stationnement Victoria à Montréal, et

2. la ville de Toronto s'oppose vivement à la mise en place de cette infrastructure à l'aéroport susmentionné.

Rien ne nous indique que ces incertitudes se dissiperont dans un proche avenir. À notre avis, elles représentent des obstacles d'un ordre d'importance tel qu'il est dans l'intérêt public que le

Chapter Three

Conclusions

The Committee has determined, in assessing each application in isolation, that it is satisfied that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity. This does not mean, however, that we are of the view that the public convenience and necessity requires that all of the applications be granted. To the contrary, it is our opinion that the public convenience and necessity requires that a choice be made among the applicants.

Each of the applications before the Committee has in common the following aspect: the provision of scheduled services at Toronto Island Airport. By the same token, each application is clouded with uncertainty: we do not know when, if ever, the proposed service will be put into operation because:

1. Transport Canada is not committed to upgrading Toronto Island Airport to accommodate scheduled air services, and

2. the City of Toronto strenuously opposes the introduction of scheduled services at Toronto Island Airport.

In addition, the STOL applications are predicated on the construction of costly infrastructure either at Montreal or Toronto or at both places. Again these applications are clouded with uncertainty: we do not know when, if ever, the proposed service will be put into operation because:

1. Transport Canada is not committed to the construction of the necessary infrastructure, at Toronto (Island Airport) or Montreal (Victoria Carpark), and

2. in respect of Toronto Island Airport, the City of Toronto strenuously opposes the construction of the necessary infrastructure.

There is no evidence before us to indicate that these uncertainties will be resolved within the immediate future. In our opinion these uncertainties constitute impediments of sufficient

Comité n'accorde, à ce moment-ci, à aucune des requérantes le permis dont elle a solicité la délivrance.

À l'heure actuelle, le Comité ne peut aucunement prévoir si le projet d'établissement d'un service centre-ville-à- centre-ville se concrétisera. En outre, il tient à pouvoir choisir les transporteurs de manière à assurer au public, si les circonstances le permettent, le meilleur service possible. Il lui semble que ce serait de l'irréalisme de fixer son choix dans un cadre qui n'est pas connu et à l'intérieur duquel il se pourrait qu'un transporteur ne soit pas en mesure d'exercer son activité. Nous ne savons pas en ce moment ce que l'avenir réserve.

Nous avons tranché le "noeud gordien" dans la mesure où nous avons établi, pour la commodité et les besoins du public, d'agréer une ou plusieurs requêtes. Nous tenons à préciser toutefois que cette constatation quant à la commodité et aux besoins du public n'en est pas une qui soit forte.

Compte tenu de ce caractère de notre constatation et compte tenu des incertitudes à résoudre, nous estimons qu'il est préférable, eu égard à l'intérêt public, de permettre aux requérantes de réévaluer leur position et leurs intentions.

Lorsque le voile de ces incertitudes sera levé, nous demanderons aux requérantes de nous faire savoir si elles maintiennent leur requête. Dans le cas où ces incertitudes auront été dissipées, nous leur donnerons l'occasion de demander qu'il leur soit permis de mettre à jour les données exposées dans leur requête, de manière à aider le Comité à fixer son choix.

En conséquence, ayant établi sa conclusion au chapitre de la commodité et des besoins du public, qui doit être complétée par un choix de transporteur, et étant d'avis que l'intérêt public exige que les incertitudes décrites ci- dessus soient dissipées avant qu'il ne poursuive cette affaire, le Comité a décidé d'ajourner *sine die* l'examen des requêtes déposées. Une ordonnance sera émise en conséquence.

magnitude that, for the time being, it is not in the public interest that we issue to any of the applicants the licence that they have sought.

The Committee has no way of knowing at this time whether the possibility of instituting a downtown-to-downtown service will materialize. Furthermore, the Committee wishes to keep its options open with respect to its selection of carrier(s) in order that it may, should circumstances permit, assure for the public the best service possible. It seems to us unrealistic to make this selection in an unknown context and one in which the carrier(s) may not be able to operate; we do not know at present what the future may hold.

We have broken the "log jam" to the extent that we have ruled that the public convenience and necesity requires that one or more of the applications be granted. It is to be noted that our finding on public convenience and necessity is not a strong one.

Given the character of that finding, and given the uncertainties yet to be resolved, we think the public interest will best be served if we allow the applicants an opportunity to reassess their position and intentions.

If and when the uncertainties surrounding these applications have been resolved, we will call upon the applicants to inform us whether they still wish to go ahead with their application. To those who then wish to pursue their application, we will give an opportunity to seek leave to update such information in their application as will assist the Committee in making its selection.

Accordingly, the Committee having arrived at a finding in respect of public convenience and necessity, which needs to be supplemented by a selection of carrier(s), and being of the view that the public interest requires that the uncertainties outlined above be first resolved before the matter can be carried further, has decided to adjourn *sine die* its further consideration, and an Order will issue.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR

MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE

Relative à une requête présentée par Humphrey's Transfer Limited en vue de

1. **désigner "mouvement éligible" le transport par camion, à l'intérieur du territoire choisi, de ciment en vrac manufacturé à l'extérieur dudit territoire et d'abord transporté par chemin de fer depuis Beauport sur la rive nord du Saint-Laurent près de Québec, jusqu'à Moncton (N.-B.); et**

2. **d'obtenir une subvention spéciale prévue dans le Règlement sur les subventions spéciales au transport des marchandises dans la Région atlantique (C.P. 1970-2015), adopté en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (1968-69 Statuts du Canada, chapitre 52) (Statuts révisés du Canada, 1970, chapitre A-18).**

Répertorié: Humphrey's Transfer Limited

Comité des transports par véhicule à moteur: Guy Roberge, c.r. (vice-président) *

Ordonnance n°: MV-1520-80
Rapport n°: MV ARFA-150
Date de l'ordonnance et du rapport: le 14 octobre 1980
Dossier n°: T.D. 14505.15

Transport par véhicule à moteur - Demande de subvention - Transport par camion de marchandises à l'intérieur d'un territoire choisi - Définition de "mouvement éligible" aux termes du règlement édicté conformément à la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, *S.R.C. 1970, chap. A-18 - Si le transport par camion constitue la continuation du transport par chemin de fer depuis un point d'origine situé à l'extérieur du territoire choisi - Critère que doit appliquer la Commission canadienne des transports.*

La requérante, Humphrey's Transfer Limited, détient un permis lui permettant d'agir comme transporteur public au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse. En 1976, Humphrey's Transfer a présenté une demande de subvention au Directeur à l'application des programmes de transport

* Rapport uniquement

In the matter of an application by Humphrey's Transfer Limited

1. **to have recognized as "eligible movements" the transportation by truck within the select territory of bulk cement manufactured outside the territory and initially transported from Beauport on the North Shore of the St. Lawrence near Quebec City by railway to Moncton, N.B., and**

2. **to receive the special assistance provided in the Atlantic Special Transportation Assistance Regulations (PC 1970-2015) adopted pursuant to the Atlantic Region Freight Assistance Act (1968-69 Statutes of Canada, Chapter 52) (Revised Statutes, 1970, Chapter A-18).**

Indexed as: Humphrey's Transfer Limited

Motor Vehicle Transport Committee: Guy Roberge, Q.C. (Vice-President).*

Order No.: MV-1520-80
Report No.: MV-ARFA-150
Date of Order and Report: October 14, 1980

File No.: T.D. 14505.15

Motor vehicle transport - Subsidy claim - Transportation of goods by truck within a select territory - Definition of "eligible movements" under regulations adopted pursuant to the Atlantic Region Freight Assistance Act, *R.S.C. 1970, c. A-18 - Whether movement by truck is a continuation of a movement by rail which originated outside the select territory - Test to be applied by the Canadian Transport Commission.*

The applicant, Humphrey's Transfer Ltd., was licensed to operate as a public carrier in New Brunswick and Nova Scotia. In 1976, Humphrey's Transfer submitted a subsidy claim to the Director of the Atlantic Region Freight Assistance Program, in accordance with a certificate

* Report only

de marchandises dans la Région atlantique, conformément au certificat émis par la Commission canadienne des transports; ce certificat reconnaissait que la requérante était qualifiée pour réclamer des subventions au transport des marchandises à l'intérieur d'un territoire choisi dans la Région atlantique. Les marchandises en question, soit du ciment en vrac, étaient fabriquées à l'extérieur du territoire par la société Ciments du St.-Laurent et expédiées par chemin de fer à Moncton, Nouveau-Brunswick, pour y être entreposées avant d'être distribuées. Le Directeur a rejeté la demande de subvention spéciale aux motifs que le mouvement n'était pas un mouvement éligible à subvention aux termes de la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes*; ce mouvement constituait la continuation d'un mouvement ayant un point d'origine situé à l'extérieur du territoire choisi. La requérante a déposé par la suite une requête formelle au Comité des transports par véhicule à moteur.*

issued by the Canadian Transport Commission, acknowledging that it was qualified to claim assistance for the transportation of goods within a select territory of the Atlantic Region. The goods consisting of bulk cement were manufactured outside the territory by St. Lawrence Cement and were shipped by railway to Moncton, New Brunswick, for storage before distribution. The Director denied the special assistance on the grounds that the movement was not eligible for assistance under the terms of the Maritimes Freight Rates Act *since it was a continuation of a movement which had originated outside the select territory. The applicant subsequently submitted a formal application to the Motor Vehicle Transport Committee.*

Décision: *La décision rendue par le Directeur a été confirmée. La Commission a poursuivi son examen dans le cadre de la législation telle qu'elle existait en 1976 (i.e., à l'époque où furent effectués les mouvements à l'égard desquels on a soumis une réclamation). Le Gouverneur en conseil a édicté en novembre 1970 le* Règlement sur les subventions spéciales au transport des marchandises dans la Région atlantique *qui définit "mouvement éligible" comme un mouvement effectué par un camionneur dans un territoire choisi. La définition, en faisant référence à la* Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes, *excluait expressément le mouvement de marchandises par chemin de fer depuis un point d'origine situé a l'extérieur du territoire choisi. Le Gouverneur en conseil, agissant conformément à l'alinéa 6(1) de la* Loi sur les subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique *et respectant ainsi la volonté du Parlement, a voulu par ce Règlement aider les transporteurs par chemin de fer et par camion qui transportent à l'intérieur d'un territoire choisi.*

Decision: *The decision of the Director was confirmed. The Commission conducted its examination in light of the legislation as it existed in 1976 (i.e. the time of the movement of goods for which assistance was claimed). The Governor in Council issued the* Atlantic Region Special Transportation Assistance Regulations *in 1970 and defined "eligible movement" as a movement made by a trucker within the select territory. The definition expressly excluded, by way of reference to the* Maritimes Freight Rates Act, *movement by rail from a point outside the select territory. In accordance with s. 6(1) of the* Atlantic Region Freight Assistance Act, *the Governor in Council chose, by means of these Regulations, to assist carriers by rail and truck which operated within the select territory and this was the intention of Parliament.*

Le Comité a précisé que, conformément à la définition de "mouvement éligible" que donne le Règlement, le mouvement de marchandises par camion à l'intérieur du territoire choisi ne constituerait pas un mouvement éligible à subvention à moins que le même mouvement effectué sur rail ne soit vu comme un mouvement préféré aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. *Le*

The Committee noted that pursuant to the definition of eligible movement in the Regulations the movement of goods by truck within the select territory was not eligible unless the same movement, if effected by rail, was considered to be a preferred movement under the Maritimes Freight Rates Act. *The test to be applied for movement of goods by rail is the one which was expressed by the Commission: "... if the carriage of goods from*

critère applicable au mouvement des marchandises sur rail a été énoncé comme suit par la Commission: "... if the carriage of goods from Halifax, Saint John, or other eastern Maritime ports of entry, to destination, be in completion of the delivery made by the producer or manufacturer of another country, such carriage is not within the meaning of the Act and cannot be called a preferred movement. When such goods eventually reach their destination within the select territory, movements therefrom throughout Canada are preferred movements".

Jurisprudence citée

Re Traffic Eligible for Benefits of Maritime Freight Rates Act of the Board of Transport Commissioners for Canada, 81 C.R.T.C. 206

Décisions et ordonnances citées

"*L'arrêt Peter Cook Ltd.*", datée du 7 mars 1979

Lois citées

Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 19(1)(a)
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, 1968-69, (Can.), chap. 52, art. 6(1)
Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes, S.R.C. 1970, chap. M-3, art. 7

Règlements cités

Règlement sur les subventions spéciales au transport des marchandises dans la Région atlantique, C.P. 1970-2015
Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique, C.R.C 1978, chap. 360

Comparutions

G. Parenteau pour Humphrey's Transfer Ltd.; M. Vary pour la Commission canadienne des transports.

Halifax, Saint John, or other eastern Maritime ports of entry, to destination, be in completion of the delivery made by the producer or manufacturer of another country, such carriage is not within the meaning of the Act and cannot be called a preferred movement. When such goods eventually reach their destination within the select territory, movements therefrom throughout Canada are preferred movements."

Cases referred to

Re Traffic Eligible for Benefits of Maritime Freight Rates Act of the Board of Transport Commissioners for Canada, 81 C.R.T.C. 206

Decisions and Orders referred to

"*The Peter Cook Ltd. Decision*", dated March 7, 1979

Statutes referred to

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, s. 19(1)(a)
Atlantic Region Freight Assistance Act, 1968-69, (Can.), c. 52, s. 6(1)

Maritimes Freight Rates Act, R.S.C. 1970, c. M-3, s.7

Regulations referred to

Atlantic Region Special Transportation Assistance Regulations, P.C. 1970-2015

Atlantic Regional Special Selective and Provisional Assistance Regulations, C.R.C. 1978, c. 360

Appearances

G. Parenteau for Humphrey's Transfer Limited; M. Vary for the Canadian Transport Commission.

ORDONNANCE

ATTENDU que la Commission canadienne des transports a désigné son vice-président, M. Guy

ORDER

WHEREAS the Commission has delegated Mr. Guy Roberge, Vice-President of the Canadian

Roberge, pour présider l'audience publique qui s'est tenue à Montréal, le 3 décembre 1979;

ATTENDU que le Comité a étudié le rapport de M. Roberge, dont un exemplaire est fourni à l'annexe A de la présente ordonnance;

ATTENDU que le Comité a examiné les témoignages, les pièces justificatives et les documents déposés;

LE COMITÉ, PAR LA PRÉSENTE:

1) Adopte le rapport de M. Roberge, tel que présenté;

2) Ordonne la publication simultanée dudit rapport et de la présente ordonnance;

3) Juge que Humphrey's Transfer Limited, camionneur autorisé détenant un certificat délivré en vertu du Règlement sur les subventions spéciales au transport des marchandises dans la Région atlantique, n'a pas droit de recevoir une subvention à l'égard du transport, en novembre 1976, à l'intérieur territoire choisi, de ciment en vrac provenant de l'extérieur dudit territoire;

4) Maintient la décision du Directeur des subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique, et

5) Rejette la présente requête.

Transport Commission to hear the evidence at a public hearing held in Montreal on December 3, 1979;

WHEREAS the Committee has studied Mr. Roberge's report, copy of which is annexed to the present order as appendix 'A';

WHEREAS the Committee has deliberated on the evidence the exhibits and the submissions filed;

THE COMMITTEE HEREBY:

1) Adopts the report of Mr. Roberge as submitted;

2) Orders that the said report be published on the same date as the publication of this Order;

3) Finds that Humphrey's Transfer Limited, a licensed trucker holding a certificate issued under the Atlantic Region Special Transportation Assistance Regulations is not entitled to receive a subsidy for the movements of bulk cement during November 1976 within the select territory, and originating from outside the territory;

4) Confirms the decision of the Director, Atlantic Region Freight Assistance; and

5) Rejects the present application.

RAPPORT

Audience tenue à Montréal (Québec), le 3 décembre 1979.

Préambule

Conformément à la pratique administrative laissant au Directeur à l'application du programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, le soin d'apprécier au plan administratif les demandes de subventions spéciales soumises sous le Règlement (C.P. 1970-2015) édicté en conséquence de l'article 6. de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*, (1968-69 Statut du Canada chapitre 52), le titulaire de cette fonction a avisé Humphrey's Transfer Limited, de Moncton au Nouveau-Brunswick, un camionneur "détenant la licence"

REPORT

Hearing held in Montreal, Quebec, December 3, 1979.

Preamble

In accordance with the administrative practice of leaving to the Director, Atlantic Region Freight Assistance Program, the responsibility for assessing at the administrative level the applications for special assistance submitted under the Regulations (CP 1970-2015) made pursuant to section 6 of the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (1968-69 Statutes of Canada, Chapter 52), the incumbent of this position notified Humphrey's Transfer Limited of Moncton, New Brunswick, a licensed trucker holding the certificate issued under the Regulations, that after examining the file, he had come to the con-

et le "certificat" prévus à ce Règlement, qu'après examen du dossier il en était venu à la conclusion que cette demande de subvention pour du transport de ciment, en vrac, effectué en novembre 1976 "en vertu d'un seul connaissement direct" à l'égard de chaque mouvement entre deux endroits situés dans le "territoire choisi", ne pouvait être accueillie, ces mouvements de marchandises ne constituant pas des mouvements éligibles.

À la suite de cette communication des discussions et un échange de correspondance se sont poursuivis au niveau administratif entre Humphrey's Transfer Limited, le procureur de cette firme, et le Directeur à l'application des programmes de transport de marchandises dans la Région atlantique, jusqu'en juin 1979 alors que par une lettre, en date du 1er juin 1979, le Directeur réitérait son opinion à Humphrey's Transfer Limited et invitait cette société, si elle n'acceptait pas ce point de vue, à présenter une requête formelle au Comité des transports par véhicule à moteur.

Telle requête fut transmise au Comité en date du 17 août 1979 par le procureur de Humphrey's Transfer Limited. Cette requête contenait un exposé succinct des motifs retenus par la requérante à l'appui de sa demande de subvention et en réponse à la position adoptée par le Directeur.

Lors d'une audience publique tenue à Montréal le 3 décembre 1979 par le soussigné dûment autorisé sous l'article 19(1) a) de la *Loi nationale sur les transports*, trois témoins, M. Renaud Emond, président de la compagnie requérante, M. Bruno Dagenais, Directeur du trafic de la compagnie Ciments du St-Laurent, M. Gaston Pelletier, conseiller en transport, furent entendus de même que M. Guy Parenteau, procureur de la requérante. Ces témoignages et l'argumentation soumise par la requérante, les pièces au dossier et la correspondance échangée constituent la preuve et les arguments que j'ai examinés.

J'ai poursuivi mon examen dans le cadre de la législation telle qu'elle existait en novembre 1976, alors que furent effectués les mouvements à l'égard desquels la requérante a soumis sa réclamation.

clusion that this application for assistance for the transportation of bulk cement, carried out in November 1976 " on a single through bill of lading" in the case of each movement, between two points located within the "select territory", could not be accepted since these movements of freight were not eligible movements.

Following this communication, discussions and an exchange of correspondence ensued at the administrative level between Humphrey's Transfer Limited, counsel for that company and the Director, Atlantic Region Freight Assistance, until June 1979 when, by letter dated June 1, 1979, the Director reaffirmed his opinion to Humphrey's Transfer Limited and stated that, if the company did not agree with this point of view, it was invited to submit a formal application to the Motor Vehicle Transport Committee.

Such an application was submitted to the Committee on August 17, 1979, by counsel for Humphrey's Transfer Limited. The application contained a concise statement of the grounds given by the applicant to support his application for assistance and in response to the position taken by the Director.

During the public hearing held in Montreal on December 3, 1979, chaired by the undersigned, duly authorized under section 19(1) (a) of the *National Transportation Act*, three witnesses were heard: Mr. Renaud Emond, President of the applicant company, Mr. Bruno Dagenais, Traffic Manager for St. Lawrence Cement, and Mr. Gaston Pelletier, transportation adviser, as well as Mr. Guy Parenteau, counsel for the applicant. That evidence and the applicant's arguments, the exhibits on file and the correspondence exchanged constitute the material I have examined.

I have conducted my examination in the light of the legislation as it existed in November 1976, when were carried out the movements of goods for which the applicant submitted his claim.

La preuve

La requérante est une entreprise de camionnage établie à Moncton au Nouveau-Brunswick. Elle détient des licences émises par l'autorité provinciale qui lui permettent d'agir comme transporteur public au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse. Elle détient un certificat émis par la Commission canadienne des transports reconnaissant qu'elle est qualifiée pour réclamer des subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

La requérante a soumis une réclamation de $2218.39, en date du 21 décembre 1976, pour du transport de ciment, en vrac, effectué au cours du mois de novembre 1976, entre deux endroits situés dans le territoire de la Région atlantique, soit depuis Moncton en chaque cas, et cela en vertu d'un seul connaissement direct en chaque cas, pour le compte de la compagnie Ciments du St-Laurent qui vend son produit "prix rendu" (page 32), c'est-à-dire, livré à l'acheteur. Cette condition fut mise en preuve, à l'audience, par le Directeur du trafic de cette compagnie. Au procureur de la Commission le même témoin a confirmé ainsi que Ciments du St-Laurent demeurait propriétaire du ciment entreposé à Moncton pour livraison future contre paiement:

Q. La propriété du ciment demeure la vôtre jusqu'à destination, jusqu'au client?

R. Oui, elle demeure dans un sens, oui, à nous, parce que tout notre ciment est vendu, prix rendu.

À cette époque, cette compagnie recevait à Moncton par chemin de fer du ciment en vrac provenant de sa cimenterie établie à Beauport sur la rive nord du St-Laurent à proximité de Québec. Ne possédant pas de silos d'entreposage à Moncton, elle entreposait ce ciment soit dans les wagons ayant servi à son transport, contre paiement au Canadien National de frais de surestarie, ou dans des camions citernes loués, immobilisés près de la voie de chemin de fer, dans une zone industrielle. À cet endroit la compagnie Ciments du St-Laurent maintenait un bureau où un de ses employés recevait les commandes recueillies par des vendeurs au service de cette compagnie ou provenant directement des clients.

The Evidence

The applicant is a trucking company established in Moncton, New Brunswick. It holds licences issued by the provincial authority enabling it to operate as a public carrier in New Brunswick and Nova Scotia. It holds a certificate issued by the Canadian Transport Commission acknowledging that it is qualified to claim assistance for transporting freight in the Atlantic region.

The applicant submitted a claim for $2218.39, dated December 21, 1976, for the transportation of bulk cement, carried out during the month of November 1976, between two points located within the Atlantic region territory, that is, from Moncton in each case, on a single through bill of lading in each case, for St. Lawrence Cement which sells its product on a "price delivered" basis (page 32), that is, delivered to the buyer. The Traffic Manager of the company gave evidence on that point at the hearing. The same witness told counsel for the Commission that St. Lawrence Cement retains ownership of the cement which it stored at Moncton for future delivery against payment:

Q: Do you retain ownership of the cement until its destination, until it reaches the customer?

A: Yes, in a sense it is ours because all our cement is sold on a price delivered basis. [TRANSLATION]

At the time, this company received bulk cement at Moncton by railway from its cement factory at Beauport, on the North Shore of the St. Lawrence near Quebec City. Since it did not have storage silos in Moncton, it stored this cement either in the cars used to transport it and paid demurrage costs to Canadian National Railways, or in leased tanker trucks, parked near the railway, in an industrial area. St. Lawrence Cement maintained an office at that location where one of its employees received the orders taken by the company's salesmen or given directly by the customers.

Camionneur choisi par les Ciments du St-Laurent pour le transport et la livraison du ciment dont celle-ci effectuait la vente, la requérante agissant dans chaque cas sur instructions de la venderesse, transférait le produit de la venderesse des wagons ou camions citernes immobilisés à ses propres camions spécialement équipés pour ce genre de transport en vrac et livraison. La compagnie Ciments du St-Laurent remettait alors à la requérante, à l'égard de chaque livraison à effectuer, un connaissement lequel, au retour du camionneur après livraison, servait à l'établissement de son compte de transporteur.

Il ressort de la preuve que d'une part la cimenterie située en dehors du territoire choisi approvisionnait son dépôt à Moncton. D'autre part il ne s'agissait pas d'une livraison exécutée afin de remplir une commande spécifique reçue ou transmise à Villeneuve, près de Québec. À son arrivée à Moncton le ciment devient le stock du dépôt. Acheminé de Villeneuve par wagons contenant 200,000 livres, ce ciment est "détaillé" à compter de Moncton selon les quantités passées en commande par les clients aux agents de la compagnie ou directement en s'adressant au préposé à l'entrepôt de Moncton. À l'audience, le Directeur du trafic de Ciments du St-Laurent a déclaré: "Rendus à notre station de distribution à Moncton, ces wagons ne sont pas vendus à l'avance" (transcription p. 22). Cette déclaration n'est pas contredite et la situation qu'il décrit correspond à l'usage du commerce.

À l'audience la requérante a expliqué qu'à l'époque de sa réclamation et subséquemment elle transportait également pour Ciments du St-Laurent du ciment en sacs et qu'à l'égard de ces mouvements de marchandises le Directeur à l'application du programme de subventions du transport des marchandises dans la Région atlantique, après discussion, les avait admis comme éligibles, et qu'en conséquence ces réclamations de subventions avaient été honorées.

Le président de la requérante a également fait état du paiement de subventions spéciales pour des mouvements de marchandises fabriquées en dehors du territoire choisi, par exemple, des produits alimentaires, transportées d'abord à Moncton, entreposées à cet endroit dans des entrepôts appartenant à des tierces personnes. Le transport de ces marchandises, après vente à des détaillants, de l'entrepôt à l'établissement de l'acheteur, fut accepté comme mouve-

The applicant, which was the trucker chosen by St. Lawrence Cement to transport and deliver the cement which it sold, acting in each case on the vendor's instructions, transferred the vendor's product from the cars or parked tanker trucks to its own trucks especially equipped for this type of bulk transportation and delivery. With each delivery that was to be carried out, St. Lawrence Cement gave the applicant a bill of lading which, when the trucker returned after delivery, was used to establish the carrier account.

The evidence shows that the cement factory located outside the select territory was supplying its depot in Moncton. It was not a case of a delivery done to fill a specific order received at or sent to Villeneuve near Quebec City. On its arrival in Moncton, the cement became part of the depot's stock. Carried from Villeneuve by tank cars containing 200,000 pound loads, the cement was "retailed" at Moncton according to the quantities ordered by the customer from the company's salesman, or directly from the agent at the Moncton warehouse. At the hearing, the Traffic Manager for St. Lawrence Cement stated: "These cars are taken to our distribution centre in Moncton, they are not presold" [TRANSLATION] (transcript p. 22). This statement stands; it describes a situation which corresponds to the trade practice.

At the hearing, the applicant explained that at the time shown on its claim and, subsequently, it also carried bagged cement for St. Lawrence Cement and that the Director, Atlantic Region Freight Assistance, after discussing these movements of goods, deemed them to be eligible and, as a result, these claims for assistance were honoured.

The applicant also brought up the point that special assistance had been granted for movements of goods manufactured outside the select territory, for example, food products, transported first to Moncton and stored there in warehouses belonging to third parties. The transportation of these goods, after sale to retailers, from the warehouse to the buyer's establishment, was accepted as an eligible movement. The carrier, which occasionally was Humphrey's

ment éligible et le transporteur, à l'occasion Humphrey's Transfer Limited, sur présentation de sa réclamation basée sur un tel connaissement direct a touché la subvention spéciale.

Il convient de noter qu'il est en preuve qu'il existe à l'intérieur du territoire choisi une ou des cimenteries et qu'on y manufacture du ciment, consommé dans la Région atlantique, et que le transport à compter de ces manufactures, ou de leurs silos, bénéficient de subventions aux camionneurs. Selon le Directeur du trafic de Ciments du St-Laurent (p. 31) il se peut que le ciment livré à compter du site de ces usines n'ait pas été manufacturé dans la Région puisqu'il existe un tarif ferroviaire (p.28) entre Montréal et Brookfield, N.-É., couvrant le transport de ciment.

Ce même témoin appuyant la demande de la requérante que j'ai interrogé sur les raisons de cet appui a répondu ainsi:

> (p.33) .....pour garder un camionneur et qu'il fasse un peu d'argent et qu'il nous donne le service voulu, il faut que je lui en donne davantage lorsque l'autre reçoit de la compagnie Canada-Lafarge en plus de ce qu'il reçoit du gouvernement.

Le témoin a sans doute voulu exprimer qu'il devait verser davantage au camionneur puisque celui-ci, contrairement au camionneur employé par Canada-Lafarge, ne reçoit pas de subvention.

Législation

Pour notre examen du bien-fondé de la présente réclamation il n'est pas nécessaire d'examiner toutes les dispositions de la *Loi sur les subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique*, laquelle en plus des subventions dites "spéciales" (article 6.) prévoyait pour les camionneurs des "subventions au trafic en direction de l'ouest" à compter du territoire choisi (article 3.) et conférait au Gouverneur en conseil le pouvoir de modifier ou supprimer l'abaissement des tarifs pour les mouvements du trafic par rail visés à l'alinéa 4(1) a) ou c) de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*.

Transfer Limited, received the special assistance on presentation of its claim based on a through bill of lading.

It should be noted that the evidence indicates that, within the select territory, there are one or more cement factories, that cement is manufactured there for use in the Atlantic region and that the transporation from these factories or their silos is eligible for the assistance to truckers. According to the Traffic Manager for St. Lawrence Cement (p. 31), the cement delivered from the site of these factories may not necessarily be manufactured in the region since there is a rail tariff (p. 28) between Montreal and Brookfield, N.S., covering the transportation of cement.

This witness, appearing in support of the company's application, replied when I inquired about the reasons for his support:

> (p. 33) ..... in order to keep a trucker and to make it possible for him to make a little money and to have him give us the service that we require, I must pay him more since other truckers receive money from Canada-Lafarge in addition to what they are paid by the Government. [TRANSLATION]

Obviously, the witness meant to express that Canada-Lafarge could pay less money to the carrier since he was also in receipt of special assistance.

Legislation

In assessing the merits of this claim, we need not examine all the provisions in the *Atlantic Region Freight Assistance Act* which in addition to "special" assistance (section 6), provides truckers with "west bound traffic assistance" for traffic from points within the select territory (section 3) and gives the Governor in Council the right to vary or remove the deduction in tariffs for the movements of traffic by rail described in paragraph 4(1)(a) or (c) of the *Maritime Freight Rates Act*.

En la présente espèce, il suffit de retenir le texte qui a trait aux *subventions spéciales*, soit l'alinéa (1) de l'article 6. qui se lit ainsi:

> 6.(1) Sous réserve et en conformité des règlements qu'il peut prescrire, le Gouverneur en conseil peut autoriser le paiement de subventions sur le Fonds du revenu consolidé aux transporteurs, expéditeurs et destinataires du territoire choisi pour leur permettre de concurrencer dans des conditions plus favorables les expéditeurs et destinataires établis à l'extérieur du territoire choisi ou les autres transporteurs.

À l'égard de ce type de subvention, le Gouverneur en conseil a édicté en novembre 1970 le *Règlement sur les subventions spéciales au transport des marchandises dans la Région atlantique*, (C.P. 1970-2015) choisissant de verser telle subvention au camionneur, à titre de transporteur, la loi ayant prévu des paiements "aux transporteurs, expéditeurs et destinataires". Quant aux réclamations sous étude ce Règlement s'applique, ainsi qu'il fut originairement édicté, sans les modifications successives qui y furent apportées.

Ce Règlement définit ainsi les subventions spéciales:

> "subvention spéciale" désigne une subvention spéciale au transport, accordée à un camionneur en vertu du présent règlement pour un mouvement éligible effectué le ou après le 1er octobre 1970,

et il a défini ainsi le mouvement éligible:

> "mouvement éligible" désigne un mouvement de marchandises effectué en vertu d'un seul connaissement direct par un camionneur entre deux endroits situés dans un territoire choisi, qui s'il s'agissait d'un mouvement effectué sur rail, serait un *mouvement préféré* aux termes de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*.

Le mouvement *préféré* est défini aux articles 4. et 5. de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*. On y remarque à l'article 5. paragraphe b) ce qui suit:

It is sufficient to consider the provision which deals with *special assistance*, that is, paragraph (1) of section 6 which reads:

> 6(1) Subject to and in accordance with such regulations as he may prescribe, the Governor in Council may authorize the payment of assistance out of the Consolidated Revenue Fund to carriers, shippers and consignees within the select territory to enable them to compete on more favourable terms with shippers or consignees located outside the select territory or with other carriers.

With regard to this type of assistance, the Governor in Council issued the *Atlantic Region Special Transportation Assistance Regulations* (P.C. 1970-2015) in November 1970, choosing to make such assistance payments to the trucker, in his capacity of carrier, since the Act provides for payments "to carriers, shippers and consignees". These Regulations, without the changes which came later, apply to the claims under consideration.

The Regulations define special assistance as:

> 'special assistance', means special transportation assistance given to a trucker pursuant to these Regulations for an eligible movement on or after October 1, 1970,

and they define eligible movement as:

> 'eligible movement' means a movement of goods made on a single through bill of lading by a trucker between any two points within the select territory that would, were it a movement by rail, be a preferred movement referred to in the *Maritime Freight Rates Act*.

A *preferred* movement is defined in sections 4 and 5 of the *Maritime Freight Rates Act*. Section 5 paragraph (b) reads as follows:

5. Pour plus de clarté, mais sans intention d'étendre par quelque omission la portée de l'article 4, il est déclaré que les suivants ne sont pas des mouvements préférés:

b) mouvement du trafic d'entrée, vers l'est, du Canada, entièrement par voie ferrée, -- d'endroits du Canada non situés sur les lignes de l'est, vers l'est à des endroits sur les lignes de l'est; par exemple, de Toronto à Moncton.

Ayant défini le mouvement éligible le Gouverneur en conseil à l'article 2(2)b) a précisé:

(2) Pour plus de certitude, il est établi que les mouvements indiqués ci-après ne sont pas des mouvements choisis aux fins d'application du présent règlement:

b) le mouvement de marchandises dont le transport a commencé en dehors du territoire choisi.

Il nous faut résoudre deux questions:

1. Si les mouvements à l'égard desquels des réclamations ont été soumises par la requérante avaient été effectués sur rail ces mouvements auraient-ils été éligibles à une subvention?

2. S'agit-il de mouvements de marchandises dont le transport a commencé en dehors du territoire choisi?

À l'égard de la première question devons-nous, pour y répondre, tenir compte du but de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*, (Statuts revisés 1970, Chapitre M-3) tel qu'énoncé à l'article 7. de cette loi et qui se lit ainsi:

7. La présente *Loi* a pour but de procurer, dans les taux, certains avantages statutaires aux personnes et aux industries dans les trois provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Ile du Prince-Édouard..... En conséquence, la Commission ne doit approuver ni permettre des tarifs qui puissent détruire ou atteindre d'une manière préjudiciable ces avantages en faveur de personnes ou industries situées ailleurs que dans ce territoire choisi.

5. For greater clarity, but without intending to enlarge by any omission the scope of section 4, it is declared that the following are not preferred movements:

(b) traffic moving inward, eastbound, from Canada, all rail - from points in Canada not on the Eastern lines eastbound to points on the Eastern lines; for example, Toronto to Moncton.

Having defined eligible movements, the Governor in Council specified in section 2(2) (b):

(2) For greater certainty the following movements of goods shall be deemed not to be eligible movements for the purpose of these Regulations:

(b) the movement of goods when the transportation of such goods originates at points outside of the select territory.

Two questions must be resolved:

1. Had the movements of goods for which claims have been submitted by the applicant been movements by rail, would they have been eligible for assistance?

2. Are these movements of goods in respect of which transportation has originated at points outside of the select territory?

To answer the first question we must take into account the purpose of the *Maritime Freight Rates Act* (Revised Statutes 1970, Chapter M-3) as given in section 7 of the Act which reads:

7. The purpose of this *Act* is to give certain statutory advantages in rates to persons and industries in the three Provinces of New Brunswick, Nova Scotia and Prince Edward Island ...; accordingly the Commission shall not approve nor allow any tariffs that may destroy or prejudicially affect such advantages in favor of persons or industries located elsewhere than in such select territory.

Il convient de rappeler qu'à l'époque de l'adoption de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* les tarifs ferroviaires devaient recevoir l'approbation de la Commission des transports du Canada. Depuis l'entrée en vigueur de la *Loi nationale sur les transports (1967)* généralement il n'en est plus ainsi. Toutefois, tels tarifs peuvent encore être désavoués en certaines cironstances. Cette Commission, en conséquence, pourrait donc donner effet à l'article 7. de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les Maritimes*. Que devrait-elle alors considérer? Vraisemblablement, que le tarif mis en cause ne reflète pas le différentiel établi à vingt pour cent par la loi susdite, dont le Parlement a voulu faire bénéficier les provinces Maritimes.

La *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* ne confère à la Commission aucune juridiction sur les taux établis par un camionneur pour ses services. Le Règlement C.P. 1970-2015, à l'alinéa (2) de l'article 3, prévoit qu'à l'égard d'un mouvement éligible le camionneur recevra une subvention spéciale de dix- sept et demi pour cent du montant global des "taxes, taux, frais ou autres rétributions facturés ou réclamés par le camionneur", en d'autres mots, une subvention égale à dix-sept et demi pour cent du tarif de ce camionneur.

Nonobstant que la *Loi* et le *Règlement* soient muets sur *ce point*, il me paraît logique de conclure que le gouvernement a voulu placer le transporteur par camion sur le même pied que le chemin de fer au moyen d'un système de subventions et offrir ainsi à l'intérieur du territoire choisi, à l'expéditeur et au destinataire, aux personnes ou industries situés dans ce territoire, le même avantage. Sous la première loi le tarif général est réduit de vingt pour cent et le chemin de fer reçoit une compensation égale; sous la seconde, le camionneur reçoit une subvention de dix-sept et demi pour cent et vraisemblablement maintient en conséquence un tarif moins élevé, cela au bénéfice de l'expéditeur, du destinataire, de l'industrie situés dans le territoire choisi; bien entendu, à certaines conditions.

Si d'une part la Commission doit modifier un tarif qui serait contraire à l'objectif visé par la première loi, d'autre part, la Commission doit-elle refuser à un camionneur une subvention spéciale si une telle subvention a l'effet de "détruire ou atteindre d'une manière préjudi-

It should be remembered that at the time the *Maritime Freight Rates Act* was passed, rail tariffs had to be approved by the Board of Transport Commissioners for Canada. Since the *National Transportation Act* (1967) came into force, this is no longer, generally, the case. Under certain circumstances, rail tariffs may still be set aside. The Commission could enforce section 7 of the *Maritime Freight Rates Act*. What should it then take into consideration? Likely that the tariff questioned does not reflect the twenty per cent differential established by the above-mentioned Act of Parliament for the benefit of the Maritime provinces.

The *Atlantic Region Freight Assistance Act* does not give the Commission jurisdiction over the rates set by a trucker for his services. Paragraph (2) of section 3 of the Regulations states that in the case of an eligible movement, the trucker will receive special assistance at the rate of seventeen and one-half per cent of the "tolls, rates, charges or allowances charged or made by the trucker", in other words, assistance equal to seventeen and one-half per cent of the trucker's tariff.

Although the *Act* and the *Regulations* are silent on *this point*, it seems logical to conclude that the Government's purpose was to place the carrier by truck on the same basis as the carrier by rail through a system of assistance and thus to offer, in both instances, the same advantage to the shipper and the consignee, to individuals or industries located within the select territory. Under the first Act, the general tariff is reduced by twenty per cent and the railway receives an equivalent compensation; under the second Act, the trucker receives assistance at the rate of seventeen and one-half per cent and probably, as a consequence, maintains a lower tariff, which benefits the shipper, the consignee and industries located within the select territory; of course this is dependent upon certain conditions.

If, on the other hand, the Commission must alter a tariff which would go contrary to the purpose of the first Act, must it also refuse a trucker special assistance if the effect of such assistance were to "destroy or prejudicially affect ... certain statutory advantages reserved for persons and

ciable" ... certains avantages statutaires réservés aux personnes et aux industries dans les trois provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Ile du Prince-Édouard", une atteinte favorisant "des personnes situées ailleurs que dans le territoire choisi", pour reprendre le langage de l'article 7. susdit?

Ni la *Loi sur le transport des marchandises dans la Région atlantique*, ni le *Règlement C.P. 1970-2015* y donnant effet, attribuent à la Commission une juridiction sur le tarif du camionneur de façon qu'elle puisse rétablir la situation préférentielle que la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* a voulu créer.

L'article 6. de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* comporte-t-il l'expression d'une préférence analogue à la volonté exprimée dans l'article 7. de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*?

Quelle volonté le Parlement a-t-il exprimée en décrétant que "le Gouverneur en conseil peut autoriser le paiement de subventions .... aux transporteurs, expéditeurs et destinataires du territoire choisi pour leur permettre de concurrencer dans des conditions plus favorables les expéditeurs et destinataires établis à l'extérieur du territoire choisi ou les autres transporteurs." -- (to enable them to compete on more favourable terms with shippers or consignees located outside the select territory or with other carriers.)?

Il me paraît que l'article 7. de la première loi et l'article 6. de la seconde expriment la même idée, soit celle de créer une préférence à la même fin, dans le premier cas indirectement par une diminution de tarif à l'usager et une compensation au chemin de fer, dans le second par une subvention au transporteur -- et cela en supplément à son tarif.

Dans le second cas, nous devons nous poser des questions additionnelles. Pourquoi le Parlement a-t-il indiqué qu'il s'agissait de *subventions spéciales* en marge de l'article 6?

Pourquoi le Parlement a-t-il indiqué que le Gouverneur en conseil pourrait attribuer cette subvention "aux transporteurs, aux expéditeurs et aux destinataires"?

industries in the three provinces of New Brunswick, Nova Scotia and Prince Edward Island, or to create a situation which would favour "persons located elsewhere than in such select territory"?

Neither the *Atlantic Region Freight Assistance Act* nor *Regulations PC 1970-2015* which have given it effect provide the Commission with jurisdiction over a trucker's tariff so that there could be re-established the preferential situation that the *Maritime Freight Rates Act* was designed to create.

Does section 6 of the *Atlantic Region Freight Assistance Act* create a preference similar to the intention expressed in section 7 of the *Maritime Freight Rates Act*?

What intention has Parliament expressed by decreeing that "the Governor in Council may authorize assistance payments ... to carriers, shippers and consignees within the select territory to enable them to compete on more favourable terms with shippers or consignees located outside the select territory or with other carriers"?

It seems to me that section 7 of the first Act and section 6 of the second express the same idea, which is that of creating an advantage for the same purpose, in the first case indirectly by reducing the tariff for the user and compensating the railway, and in the second case by subsidizing the carrier - such assistance supplementing his tariff.

In the second case, there are some additional questions that must be answered. Why did Parliament use the expression *special assistance* in the description of section 6?

Why did Parliament indicate that the Governor in Council could grant such assistance "to carriers, shippers and consignees"?

En choisissant d'autoriser le paiement de subventions aux camionneurs, le Gouverneur en conseil a-t-il voulu favoriser le transporteur situé en territoire choisi de façon à lui permettre de concurrencer dans des conditions plus favorables les autres transporteurs, soit ceux qui transportent depuis l'extérieur du territoire? A-t-il voulu favoriser les expéditeurs de l'intérieur par rapport à ceux de l'extérieur, les destinataires de l'intérieur par rapport à ceux de l'extérieur, en donnant aux premiers la possibilité de bénéficier de taux de camionnage moins élevés parce que ces taux sont susceptibles d'être assortis d'une subvention?

Le texte de la première partie de l'article 6. ayant laissé, quant au choix du récipiendaire de son aide, discrétion au Gouverneur en conseil, celui-ci a choisi d'effectuer par voie de règlement le paiement au transporteur. La seconde partie de ce texte traite du but de la subvention: "permettre au transporteur, expéditeur et destinataire du territoire choisi de concurrencer dans des conditions plus favorables les expéditeurs et destinataires établis à l'extérieur du territoire choisi ou les autres transporteurs". En cette seconde partie du texte, selon moi, le Parlement n'a fait rien de plus que d'indiquer le but qu'il voulait atteindre: "permettre de concurrencer dans des conditions plus favorables", cela par l'appoint d'une subvention que le Gouverneur en conseil pourrait, par règlement, attribuer à l'un ou à l'autre dans la poursuite de son but.

Si tel est le cas, je dois tenir compte de l'ensemble d'un contexte économique en appréciant la réclamation et je ne dois pas me limiter à considérer qu'il s'agit simplement d'une subvention *spéciale* au camionneur. Que le *Règlement C.P. 1970-2015* établisse les conditions d'éligibilité dont le camionneur devra faire la preuve, ne change rien. Il s'agit d'une subvention parallèle à la compensation versée au transporteur ferroviaire, et pour le même objet, i.e. pour favoriser l'économie des provinces Maritimes. Il me faut donc tenir compte de l'objectif visé.

Venons-en maintenant à l'éligibilité des mouvements qui sont à l'origine de la réclamation de la requérante, compte tenu de la définition du mouvement éligible qu'on retrouve aux alinéas (1) et (2) de l'article 2. du *Règlement C.P. 1970-2015*. Il importe de noter immédiatement que le mouvement effectué par camion en vertu d'un seul connaissement direct entre deux endroits situés dans le territoire choisi ne

By choosing to authorize payment to truckers, did the Governor in Council wish to favour the carrier located within the select territory so as to enable him to compete on more favourable terms with other carriers, that is, those who operate from outside the territory? Did the Governor in Council wish to favour the shippers within the territory as opposed to those outside it and the consignees within the territory as opposed to those outside it by giving the ones within the territory the possibility of benefiting from lower trucking rates by means of a special assistance payment in supplement to the carrier's tariff?

The text of the first part of section 6 leaves to the Governor in Council discretion as to his choice of a recipient of the special assistance; the Governor in Council chose by means of the Regulations to make the payment to the carrier. The second part of this text deals with the purpose of the assistance: "to enable carriers, shippers and consignees within the select territory to compete on more favourable terms with shippers or consignees located outside the select territory or with other carriers". In my opinion, in the second part of the text, Parliament did nothing more than indicate the goal which it wished to attain: "to enable them to compete on more favourable terms"; this was to be done through assistance payments which the Governor in Council could, by means of Regulations, assign to one or the other in pursuit of this goal.

Such being the case, I must take into account the entire economic context in assessing the claim and not limit myself to considering that there is nothing more than *special* assistance to a trucker. The fact that *Regulations PC 1970-2015* establish conditions of eligibility pertaining to the trucker changes nothing. The assistance under discussion is analogous to the compensation paid to rail carriers and pursues the same object, that is, to benefit the economy of the Maritime provinces. Therefore, the objective set must be taken into account.

Let us now consider the eligibility of the movements of goods for which the applicant is making the claims, taking into account the definition of eligible movement found in paragraphs (1) and (2) of section 2 of *Regulations P.C. 1970- 2015*. It should be noted at the outset that the movement of goods by truck made on a single through bill of lading between two points located within the select territory is not eligible for

peut être subventionné que si le même mouvement effectué sur rail était considéré un mouvement préféré aux termes de la *Loi sur le transport des marchandises dans les provinces Maritimes* -- et qu'il doit être tenu compte de l'exclusion formelle spécifiée à l'alinéa (2) de ce même article 2. du *Règlement C.P. 1970-2015*:

> (2) Pour plus de certitude, il est établi que les mouvements indiqués ci-après ne sont pas des mouvements choisis aux fins d'application du présent règlement:
>
> b) le mouvement de marchandises dont le transport a commencé en dehors du territoire choisi.

Les positions des parties

Il appert au dossier que le Directeur à l'application du programme de subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique a fait valoir, à l'appui de sa position et de son refus de recommander le paiement de la subvention spéciale, dans ses lettres du (A) 24 septembre 1976, (B) du 22 juillet 1977 et (C) du 1er juin 1979, les arguments et précédents suivants.

(A) Le mouvement de ciment en vrac entrepris pour le compte du manufacturier est le prolongement du mouvement sur rail commencé en dehors du territoire choisi.

(B) Les critères formulés dans la *Décision indicative d'octobre 1960* rapportée à 81 Canadian Railway and Transport Cases, page 206, de la Commission des transports du Canada, s'appliquent en ce cas. Ainsi, un mouvement ferroviaire n'était pas éligible s'il s'agissait "d'un avancement aux destinations dans les Maritimes" suite à un mouvement "en provenance de l'extérieur du territoire choisi" et "refacturé à Moncton" pour un point de livraison dans le territoire. En ce cas, le tarif réduit en vertu de la *Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes* ne pouvait être accordé. Il en est de même sous la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*.

(C) À compter d'un entrepôt temporaire à Moncton le transport de ciment en vrac par camion s'effectue dans les mêmes circonstances que le transport de chlorure de calcium à l'égard duquel, dans l'*arrêt Peter Cook Ltd*, du 7 mars

assistance unless the same movement if effected by rail is considered to be a preferred movement under the terms of the *Maritime Freight Rates Act*. The formal exclusion specified in paragraph (2) of section 2 of *Regulations PC 1970-2015* must also be taken into account:

> (2) For greater certainty the following movements of goods shall be deemed not to be eligible movements for the purpose of these Regulations:
>
> (b) the movement of goods when the transportation of such goods originate at points outide of the select territory.

The Positions of the Parties

The file shows that the Director, Atlantic Region Freight Assistance, used the following arguments and precedents to support his position and his refusal to recommend payment of special assistance, in his letters of (A) September 24, 1976, (B) July 22, 1977 and (C) June 1, 1979.

(A) The movement of bulk cement handled on behalf of the manufacturer is an extension of rail shipments which originated outside select territory.

(B) The criteria formulated in the decision of October 1960 reported in *Re Traffic Eligible for Benefits of Maritime Freight Rates Act of the Board of Transport Commissioners for Canada*, 81 Canadian Railway and Transport Cases, page 206, apply in this case. Therefore, a movement of goods by rail was not eligible if it was a "movement to destinations in the Maritimes" following a movement "originating outside the select territory" and "reinvoiced in Moncton" for a point of delivery within the territory. In this case, under the reduced tariff, the terms of the *Maritime Freight Rates Act* could not be granted. The same applies under the *Atlantic Region Freight Assistance Act*.

(C) The transportation of bulk cement from temporary storage facilities in Moncton is carried out in the same circumstances as the transportation of calcium chloride in the *Peter Cook Ltd.* ruling of March 7, 1979 in which case the

1979, le Comité des transports par véhicule à moteur a décidé que le transport à l'intérieur de la province de Terre-Neuve "de chlorure de calcium provenant de Amherstburg, Ontario, pour le compte de la firme Allied Chemical (Canada) Limited, depuis les lieux d'entreposage à Terre-Neuve jusqu'aux établissements des clients de la compagnie dans ladite province "ne constituait pas un mouvement éligible". Dans le rapport du Commissaire Magee, président du Comité des transports par véhicule à moteur, annexé à cette Décision, il est fait état d'une Décision de 1961, sous la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*, le Commissaire Magee s'exprimant ainsi:

> En vigueur depuis 1927, la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* a fait l'objet de nombreuses décisions par la Commission des transports du Canada (prédécesseur de la Commission canadienne des transports) concernant son application et les avantages qu'elle devait procurer aux provinces Maritimes.
>
> Les dossiers de la Commission révèlent qu'en 1961, certains tarifs ferroviaires avaient été déposés auprès de la Commission à l'égard du transport de grain depuis les silos du Conseil des ports nationaux à Halifax (N.-É.) jusqu'à des destinations du "territoire choisi". À l'origine, ces taux ont été abaissés en vertu de ladite loi.
>
> Un examen plus approfondi a indiqué que ce trafic était transporté par navire depuis Thunder Bay (Ontario), était entreposé à Halifax en prévision des ventes, puis acheminé par chemin de fer jusqu'aux diverses destinations des provinces Maritimes. Après étude de ces faits, la Commission a déterminé que le transport de marchandises en vrac depuis les entrepôts d'Halifax constituait essentiellement la continuation d'un trajet direct en direction est, depuis un point d'origine situé à l'extérieur du territoire choisi, et que ce déplacement n'était pas admissible aux taux réduits prévus dans la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*.
>
> Cette décision a établi un précédent à l'égard de l'entrée d'autres marchandises dans les provinces Maritimes, dans des circonstances semblables, et elle explique pourquoi les transporteurs ferroviaires publiaient

Motor Vehicle Transport Committee decided that transportation within the Province of Newfoundland of "calcium chloride, originating at Amherstburg, Ontario, and handled on behalf of Allied Chemical (Canada) Limited from bulk storage facilities in Newfoundland to customers of the company located in that province" was not an eligible movement. In the report annexed to the *Peter Cook decision* as being part thereof Commissioner Magee, Chairman of the Motor Vehicle Transport Committee, takes into account a 1961 Decision made under the *Maritime Freight Rates Act* and expresses himself in the following manner:

> The *Maritime Freight Rates Act*, which has been in effect since 1927, has over the years, been subject to numerous rulings by the Board of Transport Commissioners for Canada (predecessor to the Canadian Transport Commission) involving its application and the benefits which it was intended to confer on the Maritime Region.
>
> Records of the Commission indicate that in 1961 certain rail tariffs were filed with the Board applicable on the movements of grain from National Harbours Board elevators at Halifax, N.S. to destinations in the "select territory". These rates were originally filed at a reduced level under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act*.
>
> Subsequent investigation by the Board revealed that this traffic moved by water from Thunder Bay, Ontario, and was placed in storage at Halifax pending future sales necessitating further movement by rail to destinations in the Maritime Provinces. Upon consideration of these facts, the Board ruled that the movement from bulk storage in Halifax was essentially the continuation of a through movement eastbound from the origin outside the select territory and thus not entitled to the benefits of reduced rates as contemplated by the *Maritime Freight Rates Act*.
>
> This ruling set the pattern for movements of other traffic entering the Maritime Region under similar circumstances and explains why rail rates on calcium chloride, previously referred to in this Report, were

les taux applicables au chlorure de calcium comme n'étant pas assujettis à la *Loi* susmentionnée.

La position de Humphrey's Transfer Limited, sa réponse aux arguments et précédents sont plus particulièrement explicitées en deux lettres adressées à la Commission par le procureur de cette firme, soit une lettre du 17 octobre 1978 et une autre du 17 août 1979. De la première il convient de retenir le passage suivant:

> Dans la présente affaire, il s'agit de déterminer si le mouvement fait l'objet de l'exclusion du sous-paragraphe b) du paragraphe 2 de l'article 2 du règlement ou si de fait il est un "mouvement éligible". Nous soumettons qu'il s'agit d'un mouvement direct d'un endroit à un autre dans le territoire choisi. En effet, nous soumettons que, nonobstant le fait que la marchandise puisse être manufacturée à un autre endroit, le transport lorsqu'il est effectué à partir de Moncton origine véritablement de Moncton. Si nous avions comme entrepôt, un silo plutôt que d'utiliser des "hopper cars" ou des remorques-citernes, nous croyons que les services que nous donnons seraient reconnus comme "mouvements éligibles" comme c'est le cas pour les transporteurs qui effectuent des services pour de nombreuses entreprises qui entreposent à Moncton comme, par exemple, Catelli Ltée. Nous soumettons donc que le type d'entrepôt que nous utilisons ne doit pas être pris en considération pour déterminer l'éligibilité du mouvement.
>
> Il faut à notre avis, déterminer si lorsque le transporteur est appelé pour faire un mouvement, il s'agit du mouvement d'une marchandise originant de Moncton. Étant donné le fait que Ciments du St-Laurent entrepose à Moncton et étant donné le fait que la marchandise est maintenue dans ses entrepôts provisoires jusqu'à ce qu'elle soit requise par un client dans le territoire choisi, nous soumettons que le véritable point d'origine de cette marchandise est bien Moncton et non pas Villeneuve. En effet, la marchandise qui est vendue au client de Ciments du St-Laurent est la marchandise qui se trouve entreposée à Moncton et non celle qui est en voie de production à l'usine de Villeneuve.
>
> Nous sommes évidemment conscient que le règlement puisse porter à interprétation

published by rail carriers as being not subject to the *Maritime Freight Rates Act*.

Humphrey's Transfer Limited's position and its response to the arguments and precedents is explained in greater detail in two letters sent to the Commission by counsel for the company, letters dated October 17, 1978, and August 17, 1979. From the first, the following passage should be retained:

> In this case, the question is to determine whether the movement of goods is excluded under subparagraph (b) of paragraph 2 of section 2 of the Regulations or whether, in fact, it is an "eligible movement". We submit that it is a through movement from one location to another within the select territory. In fact, we submit that notwithstanding the fact that the goods may be manufactured at another location, when the transportation is carried out from Moncton, it truly originates in Moncton. If our storage facilities consisted of a silo rather than hopper cars or tank trailers, we think that the services which we provide would be recognized as "eligible movements" as is the case with carriers which provide services for numerous companies with storage facilities at Moncton as, for example, Catelli Ltd. We submit that the type of storage facilities which we use should not be taken into consideration when determining the eligibility of the movements. [TRANSLATION]
>
> In our opinion, what must be determined is when the carrier is called upon to move a product, whether this is a movement originating in Moncton. Since St. Lawrence Cement stores its products in Moncton and since the product is kept in temporary storage facilities until it is required by a customer in the select territory, we submit that the actual point of origin of this product is Moncton and not Villeneuve. In fact, the product that is sold to the customer of St. Lawrence Cement is the product which is stored in Moncton and not the one being produced at the factory in Villeneuve. [TRANSLATION]
>
> We are of course aware that the Regulations are subject to interpretation, but we

mais nous soumettons que notre interprétation est valable puisqu'en remplaçant les subventions spéciales par un nouveau système de subventions provisoires temporaires à partir du 1er septembre 1978, le type de circonstances auxquelles nous faisons face a été spécifiquement couvert.

Nous vous prions donc de reconsidérer votre décision dans cette affaire puisque nous réitérons que conformément à ce règlement et ce jusqu'au 1er septembre 1978 les mouvements de marchandises auxquels cette lettre fait référence sont des mouvements éligibles en vertu du règlement et que conséquemment des subventions devraient être versées dans ces cas. De plus, à compter du 1er septembre 1978 nous soumettons que notre cliente devrait recevoir les subventions provisoires prévues par règlement. Nous désirons de plus profiter de l'occasion pour vous informer que Ciments du St-Laurent a maintenant décidé de construire un silo pour entreposer sa marchandise à Moncton et que cette décision confirme le fait que l'opération de Moncton constituait un véritable entreposage, bien que dans des entrepôts provisoires, et non pas un simple transbordement de marchandises.

et de la seconde il convient de noter le passage suivant:

1. Nous maintenons que le transport effectué par Humphrey's Transfer Ltd. est un déplacement admissible en conformité avec la définition d'un tel déplacement défini dans ledit règlement, ainsi qu'avec le sous-paragraphe b) du paragraphe 2 de l'article 2 dudit règlement, et ce, malgré la récente décision rendue par votre Comité dans l'*affaire Peter Cook Limited*. Car il apparaît, de toute évidence, dans cette dernière affaire, que la situation était tout-à- fait différente de celle à laquelle notre cliente doit faire face étant donné que la clientèle à être desservie par l'expéditrice n'est pas déterminée et limitée comme dans l'*affaire Peter Cook Limited*.

2. Le transport effectué par Humphrey's Transfer Ltd. est à l'intérieur du territoire choisi et sur un seul connaissement.

3. Le *Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires*, région de l'at-

submit that our interpretation is valid since when the special assistance was replaced by a new system of temporary assistance after September 1, 1978, circumstances such as we are facing were specifically covered. (TRANSLATION)

Therefore, we are asking you to reconsider your decision in this matter since we repeat that in accordance with these Regulations and until September 1, 1978, the movements of goods to which this letter refers were eligible movements under the Regulations and, consequently, the subsidies should be paid in these cases. In addition, we submit that our customer should receive the temporary subsidies set out in the Regulations effective September 1, 1978. We also wish to take this opportunity to inform you that St. Lawrence Cement has now decided to build a silo to store its product in Moncton and that this decision confirms the fact that the Moncton operation is one of actual storage, although the facilities are temporary, and not a simple transshipment of goods. [TRANSLATION]

and in the second, the following passage should be noted:

1. We maintain that the transportation of goods carried out by Humphrey's Transfer Ltd. is an eligible movement in accordance with the definition of such a movement given in the Regulations as well as with subparagraph (b) of paragraph 2 of section 2 of the Regulations, in spite of the recent decision by your Committee in the case of *Peter Cook Limited*. It seems obvious that in this case the situation is entirely different from the one that our client is facing since the customers to be served by the shipper are not determined and limited as in the *Peter Cook Limited case*. [TRANSLATION]

2. The transportation carried out by Humphrey's Transfer Ltd. is within the select territory and on a single bill of lading. [TRANSLATION]

3. The *Atlantic Region Special Selective and Provisional Assistance Regulations*, in

lantique, en vigueur depuis le 1er septembre 1978, a déterminé spécifiquement la question d'éligibilité puisque les subventions sont limitées aux produits manufacturés dans le territoire choisi; or, si l'on raisonne *a contrario*, il n'était donc pas obligatoire avant l'entrée en vigueur du susdit règlement, que la marchandise transportée dans le territoire choisi soit fabriquée ou manufacturée dans ledit territoire, mais que le déplacement soit effectué par un transporteur d'un endroit à un autre à l'intérieur de ce même territoire, sur un seul connaissement.

4. De telles subventions ont été octroyées dans le passé à certains transporteurs dans semblables cas, et la compagnie Humphrey's Transfer Ltd. désire que sa demande de subvention soit considérée de la même façon.

Décisions antérieures à l'arrêt Peter Cook

Il est intéressant de noter les décisions antérieures à l'arrêt dans l'*affaire Peter Cook*. Dans son *arrêt indicatif de 1960*, rapporté à 81 CRTC, pages 206 à 232, la Commission des transports du Canada examine d'abord, relativement à des marchandises venant de l'étranger, le but de la *Loi sur les taux de transport des marchandises des provinces atlantiques* et reprend ensuite à son compte une interprétation et directive formulées par le Commissaire en chef McKeown, en 1928, en un mémoire énonçant certains principes et formulant une épreuve définie ou test auxquels devaient être soumis les mouvements de marchandises sur rail en vue de déterminer si ces mouvements constituaient des mouvements préférés et donc éligibles au tarif réduit. Voici la partie du texte de ce mémoire qui précède les réponses du Commissaire McKeown à l'égard de cas d'espèces: (N.D.L.R.: Seule la version anglaise apparaît dans le texte original.)

Re inquiry of the Chief Traffic Officer of date, 27th November, 1928, in which he asks for the Board's ruling in regard to questions set out in his report of August 21st, 1928.

Before proceeding to deal specifically with the individual questions contained in Mr. Campbell's memorandum, it may be said in regard to each of the movements queried, that they can all be subjected to a common test which may be stated thus:

force since September 1, 1978, give a precise answer to the question of eligibility since the assistance is limited to products manufactured in the select territory; if one argues to the contrary, before these Regulations came into force, it was not necessary for the goods transported within the select territory to have been made or manufactured in the territory, but the movement had to be made by a carrier from one point to another within the territory on a single bill of lading. [TRANSLATION]

4. In the past, such subsidies have been granted to certain carriers in similar cases and Humphrey's Transfer Ltd. wishes to have its application for assistance considered in the same manner. [TRANSLATION]

Decisions Prior to the Peter Cook Case

It is of interest to examine some of the decisions reached in cases earlier than the *Peter Cook case*. In its *"Eligible Traffic" decision* of 1960, reported at 81 CRTC, pages 206 to 232, the Board of Transport Commissioners for Canada first examined the purpose of the *Atlantic Region Freight Assistance Act* with regard to goods originating from abroad and adopted as its own the interpretaion and directive formulated in 1928 by Chief Commissioner McKeown in a memorandum setting forth certain principles and formulating a specific test to which movements of goods by rail should be submitted to determine whether these are preferred movements and, consequently, eligible for the reduced tariff. Follows that part of the memorandum which precedes Commissioner McKeown's answers in respect of selected instances:

Re inquiry of the Chief Traffic Officer of date, 27th November, 1928, in which he asks for the Board's ruling in regard to questions set out in his report of August 21st, 1928.

Before proceeding to deal specifically with the individual questions contained in Mr. Campbell's memorandum, it may be said in regard to each of the movements queried, that they can all be subjected to a common test which may be stated thus:

The Act is not for the benefit of manufacturers or producers of other countries. Its purpose is to give certain statutory advantages in rates to persons and industries in the three provinces of New Brunswick, Nova Scotia and Prince Edward Island, and in addition, upon the lines in the province of Quebec mentioned in section 2, etc. Consequently, if the carriage of goods from Halifax, Saint John, or other eastern Maritime ports of entry, to destination, be in completion of the delivery made by the producer or manufacturer of another country, such carriage is not within the meaning of the Act and cannot be called a preferred movement.

When such goods eventually reach their destination within the select territory, movements therefrom throughout Canada are preferred movements.

If and when a change of ownership in respect of goods imported takes place, either at the port of entry or at any other destination, a movement therefrom, subsequent to such change of ownership, is a preferred movement.

If an English importer sells for destination, say at Truro, N.S., the movement of his goods from Halifax (Port of entry) to Truro, would not be a preferred movement. But when his purchaser takes possession of the goods at Truro and resells them in Canada, he has the benefit of the statute. I do not think it makes any difference what may be the quality or nature of the goods imported, whether they be coal from the United States, tropical fruit from the West Indies, or manufactured goods from the United Kingdom, no part of the movement of the goods from the seller to his purchaser is a preferred movement, although part thereof be within the Maritime Provinces; and this, I think, is so, notwithstanding such goods be taken in charge at the port of entry on behalf of either the purchaser or the seller, and warehoused, and subsequently forwarded to the destination named by the original purchaser.

It would, of course, be open to a purchaser living in an interior part of the Maritime Provinces to buy goods and take delivery at the port of entry. Delivery to him at that point would complete the contract between him and his seller, and it would then be open

The Act is not for the benefit of manufacturers or producers of other countries. Its purpose is to give certain statutory advantages in rates to persons and industries in the three provinces of New Brunswick, Nova Scotia and Prince Edward Island, and in addition, upon the lines in the province of Quebec mentioned in section 2, etc. Consequently, if the carriage of goods from Halifax, Saint John, or other eastern Maritime ports of entry, to destination, be in completion of the delivery made by the producer or manufacturer of another country, such carriage is not within the meaning of the Act and cannot be called a preferred movement.

When such goods eventually reach their destination within the select territory, movements therefrom throughout Canada are preferred movements.

If and when a change of ownership in respect of goods imported takes place, either at the port of entry or at any other destination, a movement therefrom, subsequent to such change of ownership, is a preferred movement.

If an English importer sells for destination, say at Truro, N.S., the movement of his goods from Halifax (Port of entry) to Truro would not be a preferred movement. But when his purchaser takes possession of the goods at Truro and resells them in Canada, he has the benefit of the statute. I do not think it makes any difference what may be the quality or nature of the goods imported, whether they be coal from the United States, tropical fruit from the West Indies, or manufactured goods from the United Kingdom, no part of the movement of the goods from the seller to his purchaser is a preferred movement, although part thereof be within the Maritime Provinces; and this, I think, is so, notwithstanding such goods be taken in charge at the port of entry on behalf of either the purchaser or the seller, and warehoused, and subsequently forwarded to the destination named by the original purchaser.

It would, of course, be open to a purchaser living in an interior part of the Maritime Provinces to buy goods and take delivery at the port of entry. Delivery to him at that point would complete the contract between him and his seller, and it would then be open

to him to ship goods to destination, and such movement being for his advantage would be preferred.

If I have correctly apprehended the import of the Act, the application of the principle enunciated above will serve as a common denominator for all the instances set out in the various questions.

Voyons quelques-uns des cas soumis et les solutions apportées:

Question 1:

Import traffic originating at points overseas, reshipped direct ex steamer from Saint John or Halifax on either through or local bills of lading to points in the Maritime Provinces.

The question does not state whether the reshipment from Saint John or Halifax was effected by a purchaser, or in furtherance of the original sale under which the goods were carried to Saint John or Halifax. In the latter case it would not be a preferred movement. In the former case, the purchaser is entitled to the benefit of the Act.

In my view no importance attaches to whether the shipment was made on through or local bills of lading to the various points in the Maritime Provinces.

Question 2:

Coal arriving by water from the United States at Saint John or Halifax, taken delivery of there, and at some later date reshipped by rail to points in the Maritime Provinces on local bills of lading.

This differs from Question 1, in that it embodies the statement that the coal is 'taken delivery of there and at some later date reshipped by rail, etc.' If the delivery were taken by purchaser, he would be entitled to the benefit of the Act on subsequent reshipment.

This, I think, would be true whether the coal was reshipped without being warehoused or not. The decisive question being whether it was reshipped by a purchaser.

to him to ship goods to destination, and such movement being for his advantage would be preferred.

If I have correctly apprehended the import of the Act, the application of the principle enunciated above will serve as a common denominator for all the instances set out in the various questions.

The following are some of the instances submitted and the answers put forth:

Question 1:

Import traffic originating at points overseas, reshipped direct ex steamer from Saint John or Halifax on either through or local bills of lading to points in the Maritime Provinces.

The question does not state whether the reshipment from Saint John or Halifax was effected by a purchaser, or in furtherance of the original sale under which the goods were carried to Saint John or Halifax. In the latter case it would not be a preferred movement. In the former case, the purchaser is entitled to the benefit of the Act.

In my view no importance attaches to whether the shipment was made on through or local bills of lading to the various points in the Maritime Provinces.

Question 2:

Coal arriving by water from the United States at Saint John or Halifax, taken delivery of there, and at some later date reshipped by rail to points in the Maritime Provinces on local bills of lading.

This differs from Question 1, in that it embodies the statement that the coal is 'taken delivery of there and at some later date reshipped by rail, etc.' If the delivery were taken by purchaser, he would be entitled to the benefit of the Act on subsequent reshipment.

This, I think, would be true whether the coal was reshipped without being warehoused or not. The decisive question being whether it was reshipped by a purchaser.

Question 4:

Fertilizer imported to Wolfville from the United States on an ocean bill of lading, taken delivery of at Wolfville by a local dealer, warehoused during the winter months, and subsequently reshipped on local bills of lading to points in the Maritime Provinces.

The goods here are 'taken delivery of by a local dealer'. If he took such delivery in the character of an agent, simply holding the goods for the purchaser, or for the seller, warehousing them for a period, and subsequently reshipping in fulfilment of the original contract between the buyer and seller, the Act would not apply. But if such 'local dealer' take delivery as owner, his subsequent reshipments would be preferred movements.

Question 6:

Fertilizer imported at Halifax from points overseas, warehoused, mixed with fertilizer manufactured locally, and subsequently reshipped to Maritime Province points.

I think the product resulting from the mixture of the imported fertilizer with fertilizer manufactured locally, should receive the benefit of the Act. The resultant mixture can, I think, reasonably be regarded as a new article altogether, the imported article having lost its character as such.

Question 7:

Import traffic of various kinds such as molasses, tea, tropical fruits, distributed from Halifax, etc., by wholesalers and others along with other goods in c.l. or l.c.l. quantities.

The answer to this question is found in the inquiry as to whether the distribution is made by the purchaser, or by an agent who is simply sending the goods along to the purchaser. The fact that the imported goods have been intermingled with others either in carload, or less than carload, quantities, does not in my opinion alter its character.

À ces réponses fournies par le Commissaire en chef McKeown en 1928, la Commission ajoutait en 1960 d'autres réponses à des questions de

Question 4:

Fertilizer imported to Wolfville from the United States on an ocean bill of lading, taken delivery of at Wolfville by a local dealer, warehoused during the winter months and subsequently reshipped on local bills of lading to points in the Maritime Provinces.

The goods here are 'taken delivery of by a local dealer'. If he took such delivery in the character of an agent, simply holding the goods for the purchaser, or for the seller, warehousing them for a period, and subsequently reshipping in fulfilment of the original contract between the buyer and seller, the Act would not apply. But if such 'local dealer' take delivery as owner, his subsequent reshipments would be preferred movements.

Question 6:

Fertilizer imported at Halifax from points overseas, warehoused, mixed with fertilizer manufactured locally, and subsequently reshipped to Maritime Province points.

I think the produce resulting from the mixture of the imported fertilizer with fertilizer manufactured locally, should receive the benefit of the Act. The resultant mixture can, I think, reasonably be regarded as a new article altogether, the imported article having lost is character as such.

Question 7:

Import traffic of various kinds such as molasses, tea, tropical fruits, distributed from Halifax, etc., by wholesalers and others along with other goods in c.l. or l.c.l. quantities.

The answer to this question is found in the inquiry as to whether the distribution is made by the purchaser, or by an agent who is simply sending the goods along to the purchaser. The fact that the imported goods have been intermingled with others either in carload, or less than carload, quantities, does not in my opinion alter its character.

In addition to the above answers provided by Chief Commissioner McKeown in 1928, the Commission has provided answers to similar

même nature. Ainsi aux pages 229 et 230, 81 CRTC:

Question 8:

If a manufacturer at Toronto ships goods by rail to his branch at Moncton and the goods are then shipped to Sydney, is the rail movement from Moncton to Sydney a preferred movement? Answer: This is domestic traffic, not import traffic. Having regard to the description of preferred movements by inclusion and exclusion, in ss. 4 and 5, and the purpose of the Act set forth in s.7, if the movement described in this question is essentially a rail movement from Toronto to Sydney the portion of it from Moncton to Sydney does not become a preferred movement within s.4(1) (a) merely by re-billing at Moncton, and the M.F.R.A. rate for local traffic is not lawful for that portion of the movement. If the railway has any reason to doubt that the movement is a preferred movement, it should make enquiry to resolve the question.

Commentaire et conclusion

Avant de tirer de la preuve et du droit les conclusions qui devraient à mon avis guider le Comité à l'égard de sa décision subséquente à ce rapport, je crois qu'il est à propos que je fasse quelques brèves observations sur l'acceptation, par le Directeur à l'application du programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, de réclamations pour des mouvements de marchandises que la requérante juge identiques à ceux qui font l'objet du présent débat. Notons d'abord que le Directeur reçoit des milliers de réclamations et que celles- ci sont accompagnées de factures s'y rattachant. Prétendre qu'il n'y ait jamais eu erreur d'appréciation ou de jugement de la part de ce service équivaudrait à lui décerner un certificat d'infaillibilité. Cela étant dit, on peut se demander si les circonstances relevées sur ces réclamations et factures étaient, dans les cas de paiement de subventions à l'occasion de transport de ciment en sac, identiques à celles qui furent relevées à l'égard du transport de ciment en vrac. À l'égard du transport d'autres marchandises depuis des entrepôts à Moncton quelles indications a-t-on relevées? Ces indications étaient-elles susceptibles de plusieurs interprétations?

questions in 1960. Reference is made in particular to Canadian Railway and Transport Cases, at pages 229 and 230.

Question 8:

If a manufacturer at Toronto ships goods by rail to his branch at Moncton and the goods are then shipped to Sydney, is the rail movement from Moncton to Sydney a preferred movement? Answer: This is domestic traffic, not import traffic. Having regard to the description of preferred movements by inclusion and exclusion, in ss. 4 and 5, and the purpose of the Act set forth in s. 7, if the movement described in this question is essentially a rail movement from Toronto to Sydney the portion of it from Moncton to Sydney does not become a preferred movement within s. 4(1) (a) merely by re-billing at Moncton, and the M.F.R.A. rate for local traffic is not lawful for that portion of the movement. If the railway has any reason to doubt that the movement is a preferred movement, it should make enquiry to resolve the question.

Observation and Conclusion

Before drawing from the evidence and the law the conclusions which should, in my opinion, guide the Committee in respect of its decision subsequent to this report, I think it appropriate to formulate a short observation on the acceptance by the Director, Atlantic Region Freight Assistance Program of claims pertaining to movements of goods which the applicant considers identical to the movements which are the object of this discussion. One should note that thousands of claims accompanied by the relevant invoices are submitted to the Director. To pretend that there has never been an error of assessment or judgment on the part of his section would be tantamount to bestow upon it a diploma of infallibility. That being said, one may query if the circumstances shown on these claims and invoices were, in cases of payment of special assistance for the transportation of bagged cement, identical to the circumstances shown in connection with the transportation of bulk cement. As to the movement of other goods from warehouses at Moncton, what were the circumstances shown? Were the indications conducive to more than one interpretation?

Quoi qu'il en soit, il est possible que le véritable caractère de certaines réclamations n'ait pas été correctement perçu ou que certaines mentions sur les factures n'étant pas suffisamment explicites, le camionneur ait reçu le bénéfice du doute. Il semble bien qu'en ces cas les montants en jeu étaient minimes. Par ailleurs, lorsqu'il s'agit du transport de ciment en vrac, les réclamations atteignant des sommes considérables, il se peut qu'une vérification plus poussée ait donné le résultat dont se plaint la requérante.

Je comprends que la requérante nous ait signalé ces cas et qu'elle en a tiré des conclusions à l'appui de sa présente réclamation. Je ne peux toutefois retenir cet argument.

Revenant à la réclamation sous étude, je réfère le Comité aux faits tels qu'ils ont été établis et que j'ai essayé de rapporter de façon claire et précise. Je réfère également le Comité à l'examen de la loi que mon rapport contient. Selon moi, de cet examen et de celui de la preuve, se dégage la conclusion que les mouvements de marchandises à l'égard desquels la requérante a soumis une réclamation ne constituent pas des mouvements éligibles. En conséquence, je recommande que cette réclamation soit rejetée.

Be that as it may, there is a possibility that the real character of some of the claims has not been correctly discerned or that details on the invoices may have lacked clarity, in which case the benefit of the doubt accrued to the carrier. It appears that, in those instances, the amounts were minimal. On the other hand, in the matter of claims for special assistance covering the transportation of bulk cement, the amounts being much larger, it may be that a deeper check brought the result to which the applicant has taken exception to.

It was not improper for the applicant to call our attention to those instances and I understand that he has drawn therefrom conclusions in support of his claim. However, I cannot entertain his argument.

Coming back to the claim under discussion, I refer the Committee to the facts as they have been proven and which I have endeavoured to report in a clear and concise fashion. I also refer the Committee to my examination of the applicable law. In my opinion, from that examination and that of the evidence emerges the conclusion that the movements of goods in respect of which the applicant has filed this claim do not constitute eligible movements. Therefore, I recommend that the application be denied.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE

Relative à l'ordonnance n° R-29767, datée du 16 octobre 1979 et à la requête pour réexamen, datée du 23 octobre 1979.

Répertorié: Re Suspension de l'ordonnance n° R-29767

Comité des transports par chemin de fer: D.H. Jones, c.r. (président) et J.M. McDonough.

Date de la décision: le 21 janvier 1980
Dossier n°: 26901.62.11.1

Transport par chemin de fer - Taux de fret - Majorations ex parte *- Renversement de la parité des taux des transporteurs canadiens et des États-Unis pour le transport de la pâte de bois - Requête en réexamen de l'ordonnance de la Commission canadienne des transports exigeant que les transporteurs cherchent à obtenir le concours volontaire des transporteurs ferroviaires des États-Unis pour rétablir la parité des taux - Demande pour un sursis de l'*ordonnance n° R-29767 du C.T.C.F.

Les intimées, les Chemins de fer Nationaux du Canada et Canadien Pacifique Limitée, ont unilatéralement instauré des hausses de tarif pour le transport de la pâte de papier provenant de l'ouest du Canada et des États-Unis vers les marchés américains. Dans son ordonnance n° R-29767 *datée du 16 octobre 1979, le Comité des transports par chemin de fer a ordonné aux intimées de rétablir, avec le concours des transporteurs américains et en appliquant les taux forfaitaires conjoints, la parité qui prévalait avant les majorations. Le Comité a donné son accord à un projet d'ordonnance rédigé par les requérants selon lequel le Comité procéderait au réexamen de l'ordonnance pour des raisons précises.*

*Les intimées ont demandé le réexamen de l'*ordonnance n° R-29767 *faisant valoir que le paragraphe 23(4) de la* Loi nationale sur les transports *et l'article 286 de la* Loi sur les chemins de fer *n'accordent pas au Comité le pouvoir de demander aux intimées de rechercher le concours volontaire des compagnies de chemin de fer américaines. En outre, les intimées font valoir que la directive du Comité demandant à ces derniers de proposer d'autres mesures tarifaires si les intimées établissent que le concours volontaire n'est pas sur le point d'être obtenu, était vague; que cette exigence devrait être supprimée parce que les motifs de l'ordonnance du Comité n'envisa-*

In the matter of Order No. R-29767 dated October 16, 1979 and an Application for Reconsideration thereof dated October 23, 1979.

Indexed as: Re Stay of Order No. R-29767

Railway Transport Committee: D.H. Jones, Q.C. (Chairman), and J.M. McDonough.

Date of Decision: January 21, 1980
File No.: 26901.62.11.1

Railway transport - Freight rates - Ex parte *increases - Rate parity between United States and Canadian Carriers for the transportation of woodpulp overturned - Request for reconsideration of Canadian Transport Commission's Order requiring that carriers seek concurrence of U.S. railways in order to restore the rate parity - Request for stay of* R.T.C. Order No. R-29767.

The Respondents, Canadian National Railways and Canadian Pacific Limited, unilaterally implemented rate increases for the transportation of woodpulp produced in Western Canada and the United States to markets within the United States. The Railway Transport Committee by Order No. R-29767, *dated October 16, 1979, required that the Respondents restore, with the concurrence of U.S. carriers applying international through rates, the parity which existed before the increases. The Committee accepted an order drafted by B.C. Forest Products Limited, the Applicants, whereby the Committee would reconsider the Order on specific grounds.*

The Respondents requested reconsideration of Order No. R-29767 *arguing that s. 23(4) of the* National Transportation Act *and s. 286 of the* Railway Act *did not give the Committee jurisdiction to require that the Respondents seek the voluntary concurrences of U.S. railroads. Further, that the directive of the Committee which required that the Respondents submit alternative tariff action in the event the concurrences were found not forthcoming, was ambiguous; that such a requirement should be deleted since the only action contemplated by the Committee in its reasons to the Order was that the Respondents seek voluntary concurrences; and, lastly, that the Com-*

*geaient qu'une seule mesure, à savoir rechercher le concours volontaire; et, en dernier lieu, que le Comité n'aurait pas dû, dans le cadre de ses directives visant le rétablissement de la parité des taux, ordonner l'incorporation des réductions de tarif antérieurement accordées par les transporteurs. En plus des arguments cités ci-haut relatif au réexamen de l'*ordonnance n° R-29767, *les intimées ont également présenté une demande de sursis de l'entrée en vigueur de ladite ordonnance jusqu'à épuisement des droits leur ayant été accordés en vertu de l'art. 64 de la* Loi nationale sur les transports.

mittee should not have ordered, in its directives to restore the rate parity, the addition of incentive rates previously granted by the carriers. In addition to the above arguments concerning reconsideration of Order No. R-29767, *the Respondents also requested a stay of the said Order until their rights under s. 64 of the* National Transportation Act *had been exhausted.*

Décision: *Le Comité a noté que l'*ordonnance n° R-29767 *porte sur le réexamen de ladite ordonnance mais uniquement pour une des deux raisons suivantes (ou les deux): "(a) que la présente ordonnance n'est pas conforme aux raisons indiquées; (b) une question a été omise de la présente ordonnance ou elle y a été traitée de façon insuffisante ..."*

Decision: *The Committee noted that* Order No. R-29767 *provided for reconsideration of the said Order but only on one or both of the grounds that follow: "(a) that this Order was not in accord with the reasons given; (b) that some matter should have been addressed in this Order that has either been inadequately addressed herein or otherwise overlooked or omitted ...".*

*De l'avis du Comité, les points soulevés en matière de juridiction n'entrent pas dans le cadre de l'*ordonnance n° R-29767 *et doivent donc être rejetés en tant que tels. Selon le Comité, l'argument des intimées voulant que le paragraphe 3 de l'*ordonnance n° R-29767 *soit trop vague entre dans le cadre des raisons citées ci-haut; par contre, il n'a pas considéré ledit paragraphe inapplicable à cause de son ambiguïté.*

In the Committee's view, the arguments relating to jurisdiction did not fall within the scope of Order No. R-29767 *and as such should be rejected. With regard to the ambiguity of the Order, the Committee found that it fell within the parameters of the grounds cited above but disagreed that paragraph 3 of* Order No. R-29767 *was so vague so as to be incapable of implementation.*

Parallèlement, le Comité a estimé que l'argument avancé en matière de réductions tarifaires entre également dans le cadre de ladite ordonnance mais a conclu que cet argument n'avait lui aussi aucun fondement; la question des réductions avait été abordée dans le détail dans le cadre de la décision du 17 août 1979 et, par conséquent, l'ordonnance est conforme aux raisons invoquées. D'ailleurs, le fait que les réductions fassent l'objet d'une autre demande ne signifie pas que le Comité ne doive pas en traiter de la présente décision.

Similarly, the argument respecting incentive rates also fell within the scope of the said Order but again the Committee found that the argument was without merit; the question had been thoroughly dealt with in the August 17, 1979 decision and consequently, the Order in question was in accord with the reasons given. Moreover, the fact that the incentives were the subject matter of another application did not prevent the Committee from referring to the incentive rates in the decision at hand.

Le Comité a également rejeté l'argument des intimées en matière de "concours volontaires" soulignant que rien de cette décision n'interdit l'adoption d'autres mesures.

The Committee also rejected the Respondent's argument concerning "voluntary concurrences" pointing out that the Decision did not preclude other action.

*En dernier lieu, le Comité n'a pas accepté la requête de sursis de l'*ordonnance n° R-29767 *présentée par les intimées puisque, selon lui, l'octroi d'un sursis serait contraire à l'objet même de l'ordonnance et de la décision du Comité.*

Finally, the Committee denied the Respondents request for a stay of Order No. R-29767 *because a stay would frustrate the very purpose of the Committee's Order and Decision.*

N.D.L.R.: *La première décision datée du 17 août 1979 est rapportée dans le recueil 1979 du R.C.C.T. Par la suite, la décision du 21 janvier 1980 a été portée en appel au Comité de révision ainsi qu'à la Cour d'appel fédérale. Un court précis de ces appels suit.*

En premier lieu, le Comité de révision a rejeté, dans sa décision n°1980-03 *datée du 11 avril 1980, une requête en révision déposée par CN et CP portant sur la décision ci-haut mentionnée. Cette décision du Comité de révision est rapportée ailleurs dans ce recueil.*

L'une et l'autre des compagnies ferroviaires ont par la suite interjeté appel auprès de la Cour d'appel fédérale. Dans leur appel, le CN et CP Limitée ont fait valoir un certain nombre de points de droits dont les plus importants sont: (a) si l'art. 23(3) (a) (ii) a été bien interprété par la Commission canadienne des transports; (b) si la Commission n'avait pas omis d'observer un principe de justice naturelle en privant les appelantes de leur droit d'être entendues relativement à des éléments de preuve préjéduciables que la Commission avait obtenus de l'une des intimées après la clôture des débats; (c) si la Commission n'avait pas outre-passé sa compétence en rendant une ordonnance cherchant à atteindre les transporteurs opérant aux États-Unis; et (d) si l'ordonnance n'était pas trop vague pour constituer un exercice valable de la discrétion conférée à la Commission. La Cour a rejeté l'appel sauf en ce que concerne le défaut par le Comité des transports par chemin de fer d'accorder aux appelantes une audience en bonne et due forme concernant le détournement des chargements de pâte de bois. Cette décision de la Cour d'appel fédérale est rapportée à la page 745 du [1981] 2 C.F.

En dernier lieu, les compagnies ferroviaires intimées ont par la suite demandé à la Cour suprême du Canada d'en appeler de cet arrêt de la Cour d'appel fédérale, mais la requête a été rejetée.

Décisions et ordonnances citées

Ordonnance n° R-29767 du C.T.C.F., datée du 16 octobre 1979

Lois citées

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 285 et 286
Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 23, 23(4), 59, 64

Editor's Note: *The initial Decision dated August 17, 1979 is reported in the 1979 volume of the C.T.C.R. The January 21, 1980 Decision was subsequently appealed to the Review Committee and to the Federal Court of Appeal; a short summary of the appeals follows.*

With respect to the initial appeal procedure, the Review Committee in its Decision No. 1980-03 *dated April 11, 1980, denied an application by CN and CP to review the above Decision. This Review Committee Decision is reported elsewhere in this volume.*

Both Respondent railways further appealed to the Federal Court of Appeal. In their appeal, CN and CP Limited argued a number of points of law the most important of which are (a) whether s. 23(3)(a)(ii) had been properly interpreted by the Canadian Transport Commission; (b) whether the Commission had failed to observe a principle of natural justice by depriving the Appellants of their right to be heard with respect to prejudicial evidence obtained by the Commission from one of the Respondents after the close of the proceedings; (c) whether the Order exceeded the jurisdiction of the Commission by attempting to encompass carriers in the United States; and (d) whether the Order was too vague to constitute a valid exercise of the Commission's discretion. The Court held that the appeal failed except in respect of the failure of the Committee to give the Appellants a due hearing on the subject of the diversion of woodpulp products. This F.C.A. Decision is reported at [1981] 2 F.C. 745.

Finally, the Respondent railways sought leave to appeal the Federal Court of Appeal judgment to the Supreme Court of Canada but leave to appeal was denied.

Decisions and Orders referred to

R.T.C. Order No. R-29767 dated October 16, 1979

Statutes referred to

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R.-2, ss. 285 and 286

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, ss. 23, 23(4), 59, 64

Comparutions

J.E. Foran pour les requérants; S. Cantin pour les Chemins de fer Nationaux du Canada; T.J. Moloney pour le Canadien Pacifique Limitée; D.B. Silverstone pour la Commission canadienne des transports; B.A. Crane, c.r., pour l'Eastern Railroads.

DÉCISION

Entendue à Hull (Québec), le 17 décembre 1979.

L'*ordonnance n° R-29767*, datée du 16 octobre 1979 et jointe à la présente décision comme annexe "A", a été rendue dans le but de mettre à exécution la décision prise par le Comité le 17 août 1979. Grâce à une procédure que nous décrivons ci-dessous, le Comité est habilité à réexaminer ladite ordonnance sur demande de l'une ou l'autre des parties intéressées, dans un certain délai et pour quelques raisons bien précises. L'une des parties impliquées a donc déposé une demande de réexamen laquelle fait l'objet de la présente décision.

La décision du 17 août 1979 a fait valoir que:

> la situation tarifaire directement créée par l'action - ou le défaut d'action, selon ce qu'il en est - des chemins de fer canadiens en 1976 a perturbé une structure tarifaire de réciprocité existant de longue date, admise et bien comprise, qui s'était établie et perfectionnée au cours de plus d'un demi-siècle. Cette correspondance avec les usines concurrentes de la région nord-ouest (Pacifique) des États-Unis en matière de taux était, et reste, d'une importance vitale pour la santé économique générale de l'industrie des pâtes et papiers de l'ouest du Canada.

Le Comité a poursuivi et est arrivé à la conclusion que:

> le fait que les intimés aient unilatéralement renversé cette structure des taux, cette relation concurrentielle, cette parité, réelle ou relative, constituait et constitue encore un acte préjudiciable à l'intérêt public.

Dans le cadre de la décision du 17 août 1979, le Comité a établi une procédure visant à mettre à exécution la décision et en vertu de laquelle les

Appearances

J.E. Foran for the Applicants; S. Cantin for Canadian National Railways; T.J. Moloney for Canadian Pacific Limited; D.B. Silverstone for the Canadian Transport Commission; B.A. Crane, Q.C., for the Eastern Railroads.

DECISION

Heard in Hull, Quebec, on December 17, 1979.

Order No. R-29767 dated October 16, 1979 and attached to this decision as Appendix "A", was issued in order to implement the Committee's decision of August 17, 1979. By a procedure which we will shortly outline, the Committee allowed for reconsideration of the said Order by any party within a certain time limitation and for certain specified grounds. An application for reconsideration was made by one of the parties to the Application and that Application is the subject matter of this decision.

The decision of August 17, 1979 held that:

> the rate situation brought about directly by the action, or inaction as the case may be of the Canadian railways during 1976, disrupted a long-standing, accepted, and well-understood reciprocal rate structure that had been established and refined over more than half a century. This freight rate relationship with competing mills in the Pacific Northwest area of the United States was, and continues to be, vitally important to the overall economic well-being of the Western Canadian pulp and paper industry.

The Committee further went on to conclude that:

> for the Respondents to have unilaterally overturned this structure, this competitive relationship, this parity, either actual or relative, constituted, and still does constitute, an act prejudicial to the public interest.

As part of the decision of August 17, 1979, the Committee set out a procedure for the implementation of the decision by which the solic-

avocats des requérants étaient chargés de préparer un projet d'ordonnance à l'intention de la Commission. Celle-ci pouvait accepter l'ordonnance sans la modifier ou bien y apporter les changements qu'elle jugeait nécessaires. Les avocats des requérants devaient en outre y joindre une demande de jugement, conformément aux termes du projet. Toutes les parties concernées disposaient de 10 jours suivant la date de publication de l'ordonnance par le Comité, pour présenter une demande de réexamen de la décision.

itors for the Applicants would prepare a draft order for the Commission's perusal. The Commission could accept the draft without change or could amend it in any way it felt necessary. The solicitors for the Applicant would attach to the draft order, a motion for judgment in accordance with the terms of the draft. Any party of record would have 10 days from the date of issuance of the order by the Committee to apply for reconsideration of the same.

Les requérants, B.C. Forest Products *et al.*, par l'intermédiaire de leurs avocats, MM. Foran et Rothstein, ont présenté un projet d'ordonnance que le Comité a accepté et inclus dans l'*ordonnance n° R-29767* du 16 octobre 1979. Afin de respecter la terminologie utilisée dans la décision du 17 août 1979, nous désignerons dans cette décision, sous le nom de requérants, les personnes citées en qualité de requérants dans ladite décision. Les intimés, les Chemins de fer Nationaux du Canada et de Canadien Pacifique Limitée, ont déposé, par l'intermédiaire de leurs avocats respectifs, M. H.J.G. Pye et M. G.P. Miller, une requête commune de réexamen de l'*ordonnance n° R-29767* du 16 octobre 1979, auprès du Comité. Cette requête commune fait l'objet de la présente décision.

The Applicants, B.C. Forest Products *et al.* through their solicitors, Messrs Foran and Rothstein submitted a draft order which was accepted by the Committee and incorporated into the Committee's *Order No. R-29767* dated October 16, 1979. The Applicants in the decision of August 17, 1979 will be referred to as the Applicants in this decision in order to conform with the terminology found in the decision of August 17, 1979. The Respondents, Canadian National Railways and Canadian Pacific Limited through their respective solicitors, Mr. H.J.G. Pye and Mr. G.P. Miller, filed with the Committee a joint application for reconsideration of *Order No. R-29767* dated October 16, 1979. The said joint application is the subject matter of this decision.

Dans cette décision, nous désignerons également sous le nom d'intimés, les personnes citées en qualité d'intimés dans la décision du 17 août 1979.

Again, we will refer to those persons who were the Respondents in the decision of August 17, 1979 as the Respondents in this decision.

Avant de déposer cette requête commune, les intimés ont envoyé un télex le 22 octobre 1979, demandant que la Commission rende une ordonnance provisoire *ex parte* conformément aux dispositions de l'article 59 de la *Loi nationale sur les transports*, afin de reporter la date d'entrée en vigueur de ladite ordonnance. Dans un télex daté du 23 octobre 1979, les requérants ont accordé leur appui conditionnel à cette demande des intimés.

Previous to such joint application, the Respondents had by telex dated October 22, 1979 requested by interim *ex parte* order pursuant to Section 59 of the *National Transportation Act* a stay of said order. The Applicants replied to this request by telex dated October 23, 1979 agreeing conditionally to said request.

Mais, le 26 octobre 1979, le Comité annonçait par télex qu'il rejetait la demande de sursis provisoire *ex parte* présentée par les intimés.

The Committee by telex dated October 26, 1979, refused the request for an interim *ex parte* stay.

Dans un télex en date du 1er novembre 1979, les requérants ont déclaré qu'ils s'opposaient à la demande de réexamen de l'*ordonnance n° R-29767* présentée par les intimés.

The Applicants by telex dated November 1, 1979, opposed the Respondents' Application for reconsideration of *Order No. R-29767*.

Finalement, le Comité annonçait, dans un télex daté du 23 novembre 1979, sa décision d'entendre des exposés en plus des déclarations écrites mentionnées précédemment. Cette audience a eu lieu le 17 décembre 1979. Les intimés étaient représentés par M. Cantin de la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et M. Moloney de Canadien Pacifique Limitée. M. Foran représentait les requérants. M. Crane représentait les intervenants, l'Eastern Railroads, mais n'a fait aucune communication relativement à la demande de réexamen présentée par les intimés. Il a par contre appuyé leur demande de sursis de l'entrée en vigueur de l'ordonnance.

The Committee by telex dated November 23, 1979 decided to hear oral representations in addition to the pleadings referred to above. This hearing took place on December 17, 1979. Mr. Cantin of Canadian National Railways and Mr. Maloney of Canadian Pacific Limited represented the Respondents. Mr. Foran represented the Applicants. Mr. Crane represented the Intervenors the Eastern Railroads and made no representations on the Respondents' application for reconsideration. He, however, supported their request for stay.

Tant dans leurs déclarations écrites que dans leurs exposés, les intimés ont présenté trois arguments à l'appui de leur demande de réexamen de l'*ordonnance n° R-29767*. Ils ont également demandé un sursis de l'entrée en vigueur de l'ordonnance jusqu'à épuisement de leurs droits et privilèges, conformément aux dispositions de l'article 64 de la *Loi nationale sur les transports*. Les intimés ont d'ailleurs précisé cette dernière requête lors de leurs exposés, en indiquant qu'il s'agissait d'une demande de sursis jusqu'à ce qu'une décision soit prise au sujet d'un appel présenté devant la Cour d'appel fédérale. Ils ont demandé un sursis d'environ neuf mois, durée nécessaire pour décider d'un appel promptement acheminé.

Both in their written pleadings and their oral submission, the Respondents presented three arguments supporting their application for reconsideration of *Order No. R-29767*. They also ask for a stay of said Order until such time as they had exhausted their rights under section 64 of the *National Transportation Act*. The latter request was clarified in the Respondents' oral submissions to mean a request for a stay pending an appeal to the Federal Court of Appeal. The approximate time limit asked for in the request for a stay was nine months, the time alleged to complete an expeditiously pursued appeal.

Nous exposons maintenant brièvement la position des intimés, tant en ce qui concerne leur demande de réexamen que leur demande de sursis.

We will briefly summarize the Respondents' position both with respect to their application for reconsideration and their request for stay.

Les intimés ont déclaré que l'article 23(4) de la *Loi nationale sur les transports* n'accorde pas au Comité le pouvoir de rendre une ordonnance demandant aux intimés de rechercher le concours volontaire des compagnies de chemin de fer américaines, ainsi que l'exige le paragraphe 1 de l'*ordonnance n° R-29767*. Ils ont fait valoir que l'entente passée entre les compagnies de chemin de fer canadiennes et américaines constituait une condition préalable à l'exercice de la juridiction confiée au Comité en vertu de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*. Ils ont d'ailleurs insisté sur ce point lors de leur exposé. Selon eux, l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* ne doit pas être séparé des articles appropriés de la *Loi sur les chemins de fer* - en l'occurrence, l'article 286 de la *Loi sur les chemins de fer* portant sur les taux internationaux

The Respondents argue that the Committee has no jurisdiction under section 23(4) of the *National Transportation Act* to make an order requiring the Respondents to seek the voluntary concurrences of U.S. Railroads as is prescribed in paragraph 1 of *Order No. R-29767*. They argue that agreement between Canadian and U.S. railroads is a prerequisite to the exercise of the Committee's jurisdiction under section 23 of the *National Transportation Act*. They amplified on this point in their oral argument. They stated that section 23 of the *National Transportation Act* must be read in conjunction with the relevant sections of the *Railway Act* - in this case section 286 of the Railway Act dealing with joint international rates. The Respondents argue that section 286 gives the Commission only limited powers, in contrast to section 285, deal-

communs. Les intimés ont déclaré que l'article 286 n'accorde que des pouvoirs limités à la Commission, comparativement à l'article 285, portant sur les taux intérieurs, qui lui accorde des pouvoirs étendus au cas où les compagnies de chemin de fer ne réussissent pas à s'entendre sur un taux commun.

ing with domestic rates, where the Commission has wide powers in the event of the Railway Companies' failure to agree on a joint tariff.

Les intimés ont également soulevé un autre point de juridiction portant sur l'article 23(4) de la *Loi nationale sur les transports*. Ils ont soutenu que les pouvoirs dont était investie la Commission se limitaient à des droits d'annulation dans la mesure où cela touchait les transporteurs canadiens relevant de sa juridiction. Les intimés n'ont toutefois pas insisté sur ce point, car ils ont jugé que cette question avait déjà été examinée et que le Comité l'avait rejetée dans sa décision du 17 août 1979.

Respondents also raise another jurisdictional issue respecting section 23(4) of the *National Transportation Act*. They claim that the power of the Committee is limited to disallowance insofar as the Canadian carriers under its jurisdiction are concerned. The Respondents did not press this point as they say it has been already dealt with and rejected in the decision of August 17, 1979.

Selon eux, le premier argument soulevé au 1er paragraphe de l'*ordonnance n° R-29767* constitue un point de juridiction séparé et distinct qui n'a pas été considéré dans la décision et il faut donc en débattre maintenant devant le Comité, de façon à ce que l'on ait envisagé la question sous toutes ses facettes.

They submit that the first argument outlined concerning paragraph 1 of *Order No. R-29767* is a separate and distinct jurisdictional argument that was not dealt with in the decision and that the point must be raised now before the Committee in order that every opportunity to do so will have been exhausted.

Les deux arguments précédemment mentionnés sont exposés dans les requêtes présentées par le Comité devant la Cour d'appel fédérale, demandant l'autorisation de faire appel. Les intimés ont également déclaré que l'*ordonnance n° R-29767* ne mentionne que des motifs limités de réexamen, lesquels ne comprennent pas les questions relevant de la juridiction, celle-ci étant toujours en suspens.

Both of the above arguments are contained in the Respondents' submissions to the Federal Court of Appeal requesting leave to appeal. The Respondents also argue that although *Order No. R-29767* provides only limited grounds for reconsideration which do not include questions relating to jurisdiction, the issue of jurisdiction is always at large.

Les intimés ont déclaré que le paragraphe 3 de l'*ordonnance n° R-29767* était trop vague et qu'il n'abordait pas adéquatement la question si l'on se réfère aux termes de l'alinéa 4(b) de l'ordonnance.

The Respondents argue that paragraph 3 of *Order No. R-29767* is too vague and as such is a matter not adequately addressed in terms of subparagraph 4(b) of the Order.

Il ne respecte pas non plus les raisons invoquées et doit donc être considéré à la lumière de l'alinéa 4(a) de l'*ordonnance n° R-29767*, parce que les motifs de la décision n'envisagent qu'une seule mesure, à savoir rechercher le concours volontaire des compagnies de chemin de fer américaines.

Also, it is not in accord with the reasons given thus falling within the parameters of subparagraph 4(a) of *Order No. R-29767*, because the reasons for the decision only contemplate one action - that of seeking voluntary concurrences of U.S. railroads.

Le paragraphe 3 de l'*ordonnance n° R-29767* stipule que:

Paragraph 3 of *Order No. R-29767* states:

Si les intimés établissent que le concours volontaire mentionné au paragraphe 1, nécessaire pour prendre les mesures mentionnées au même paragraphe, n'est pas sur le point d'être obtenu, ils en avertiront immédiatement le Comité et, dans les 15 jours suivants, ils prendront toute autre mesure arrêtée par décision du Comité.

Les intimés sont d'avis que ce paragraphe doit être modifié de façon à en supprimer les mots:

et, dans les 15 jours suivants, ils prendront toute autre mesure arrêtée par décision du Comité.

Par ailleurs, les intimés demandent que le Comité précise le plus possible ce qu'il entend par toute autre mesure, de façon à éviter toute ambiguïté relativement aux mesures que doivent prendre les intimés.

Les intimés ont déclaré que l'*ordonnance n° R-29767* ne respecte pas les motifs invoqués par le Comité, dans la mesure où elle comprend les réductions mentionnées au paragraphe 1 et au renvoi n° 3. Ils jugent en effet nécessaire de supprimer toute allusion aux réductions de taux, puisque les raisons invoquées ne font aucune mention particulière du volume précis de chargement auquel s'appliquent les réductions. De plus, cette question fait l'objet d'une requête distincte qui a déjà été adressée au Comité. Les deux cas sont différents et doivent donc être traités séparément, tout en accordant la valeur qu'il convient aux preuves et références juridiques qui seront apportées au cours de l'audience sur ces réductions. Autrement dit, les preuves fournies au sujet des réductions de tarif mettant en jeu l'intérêt public touché par cette requête - à savoir le gouvernement de l'Ontario qui a déposé une intervention - et appliquant la loi, n'ont pas été entièrement vérifiées devant la bonne tribune.

En dernier lieu, les intimés ont présenté une demande de sursis de l'entrée en vigueur de l'*ordonnance n° R-29767* jusqu'à épuisement des droits leur ayant été accordés en vertu de l'article 64 de la *Loi nationale sur les transports*. Au nom d'Eastern Railroads, M. Crane a accordé son appui à cette requête.

That in the event the Respondents ascertain that voluntary concurrences referred to in paragraph 1 will not be forthcoming to enable tariff action referred to in said paragraph 1 to be taken they shall immediately notify the Committee, and within 15 days thereafter, take such other tariff action as will implement the Decision of the Committee.

The Respondents submit that the said paragraph should be amended by deleting the words:

and within 15 days thereafter, take such other tariff action as will implement the Decision of the Committee.

Alternatively it is argued that the other action referred to should be made as specific as possible by the Committee in order to avoid any ambiguity as to what course of action the Respondents ought to be taking.

The Respondents argue that *Order No. R-29767* insofar as it incorporates incentives as mentioned in paragraph 1 and in footnote No. 3 thereof is not in accord with the reasons given by the Committee. Any reference to incentives should therefore be deleted. The reasons make no specific reference to the particular incentive loading. In addition the question of incentives is a matter of a separate application pending before the Committee. Both cases are different and must be separately pursued and due weight given to the evidence and law which would be canvassed at the hearing dealing with incentives. In other words, the evidence concerning incentives rates has not, it is argued, been fully tested in the correct forum, involving the public interest concerned in that application - such as the Government of Ontario, which has filed an intervention, and applying the relevant law.

Lastly, the Respondents request a stay of *Order No. R-29767* until their rights under section 64 of the *National Transportation Act* have been exhausted. Mr. Crane, representing the Eastern Railroads, supported this request.

Ainsi que nous l'avons mentionné précédemment, la demande de sursis portait sur les neuf mois nécessaires pour donner suite à l'appel présenté devant la Cour d'appel fédérale. Ce sursis pourrait, bien entendu, prendre automatiquement fin si la Cour d'appel rejetait la demande d'autorisation des intimés et le Comité pourrait pour sa part y mettre fin s'il jugeait que ledit recours en appel n'était pas acheminé promptement.

Les intimés ont déclaré que le refus d'accorder ce sursis leur causerait en fait davantage de torts qu'aux requérants. En fait, aucun préjudice n'a été causé aux requérants parce que les taux en question n'avaient pas été rejetés par le Comité et que les tarifs applicables étaient encore aux dossiers, comme taux à imposer. S'ils réussissaient à mettre à exécution l'*ordonnance n° R-29767*, les intimés supprimeraient les raisons mêmes invoquées en appel. De plus, dans l'hypothèse où leur demande serait acceptée par la Cour fédérale, ils pourraient éprouver des difficultés à renverser la situation qui prévalait avant l'entrée en vigueur de ladite ordonnance.

Les requérants se sont opposés à tous les arguments présentés par les intimés.

Ils ont déclaré qu'en plus de n'avoir aucun fondement, les points de juridiction avancés n'entraient pas dans le cadre de l'*ordonnance n° R-29767*. En ce qui concerne l'imprécision du paragraphe 3 de l'*ordonnance n° R-29767*, les requérants ont affirmé que ce paragraphe était parfaitement clair. Les intimés savent que le paragraphe 3 de ladite ordonnance comprend plusieurs mesures parce qu'ils le disent eux-mêmes dans leur demande de réexamen. Ils ont toujours la possibilité de s'adresser au Comité pour s'assurer de l'adéquation d'une certaine mesure. En ce qui concerne les réductions, les requérants ont mentionné les parties de la décision où figuraient les réductions et ont fait valoir que le Comité savait fort bien ce qu'il faisait en exigeant le rétablissement de la parité tarifaire. Quant à la demande de sursis, les requérants ont déclaré qu'elle devait être rejetée.

Les requérants estiment que la demande de sursis ne tient pas compte du désir exprimé par le Comité de voir sa décision appliquée le plus tôt possible de la façon qui convient le mieux aux intimés. Les requérants ont également affirmé que toute action visant à prouver que le Comité n'avait pas la compétence voulue pour rendre

As we stated before, the request for stay was explained to mean that the stay would cover the nine month period necessary to pursue an appeal before the Federal Court of Appeal. It could be automatically terminated, of course, by the Court of Appeal refusing the Respondents' request for leave or the Committee could terminate it if it felt the said appeal was not being pursued expeditiously.

It was argued basically that not to grant a stay would work more injustice to the Respondents than it would to the Applicants. In fact, no injustice was being caused to the Applicants because the rates involved were not disallowed by the Committee and relevant tariffs still remain on file as the legal tolls to be charged. The Respondents however, if successful in implementing *Order No. R-29767*, would remove the very grounds that are being invoked in appeal. Also, even if successful in the Federal Court, the Respondents may find it difficult to revert back to the situation which prevailed prior to the implementation of said Order.

The Applicants argued against all of the submissions of the Respondents.

They state that the arguments of jurisdiction, aside from being without merit, are not within the terms of *Order No. R-29767*. As to the alleged vagueness of paragraph 3 of *Order No. R-29767*, Applicants argue that the said paragraph is perfectly clear. Respondents are aware that there are several courses of action which may be comprehended in paragraph 3 of said Order because they say so in their application for reconsideration. They could always come to the Committee and ask whether a certain course of action is proper. As to incentives, the Applicants pointed out the sections of the decision where incentives were referred to and that the Committee understood very well what it was doing when it ordered restoration of rate parity. As to the request for a stay, the Applicants stated that it should be turned down.

A request for stay, it is argued, ignores the intent of the Committee's Order to have its decision implemented as soon as possible in a manner as acceptable as possible to the Respondents. The Applicants also state that an attempt to establish that the Committee has no jurisdiction to make *Order No. R-29767*, notwithstanding that

l'*ordonnance n° R-29767*, sans tenir compte du fait que cette ordonnance va dans le sens de l'intérêt public, n'était rien moins que méprisante.

Nous avons soigneusement examiné les arguments qui nous ont été soumis par écrit et oralement. Ce faisant, nous avons tenu compte des limites de l'*ordonnance n° R-29767* portant sur le réexamen de ladite ordonnance pour certaines raisons particulières. À des fins de précision, nous exposons ces raisons ci-dessous. Le paragraphe 4 de l'*ordonnance n° R-29767* stipule que:

> Toute partie peut, dans les 10 jours suivant la publication de la présente ordonnance, demander au Comité d'étudier à nouveau la présente ordonnance ou toute partie de celle-ci, pour une des deux raisons suivantes ou les deux:
>
> (a) la présente ordonnance n'est pas conforme aux raisons indiquées;
>
> (b) une question a été omise de la présente ordonnance ou elle y a été traitée de façon insuffisante...

Les points soulevés en matière de juridiction n'entrent pas dans le cadre de l'*ordonnance n° R-29767* et doivent donc être rejetés en tant que tels. De toute façon, ces questions de juridiction soulevées par les intimés ont déjà fait l'objet de discussions et ont été considérées dans la décision du 17 août 1979, ainsi que dans les décisions précédentes du Comité portant sur les taux internationaux communs. Le Comité estime qu'il est investi des pouvoirs nécessaires pour donner les directives exposées dans l'*ordonnance n° R-29767* et les arguments avancés par les intimés à cet égard ont également été rejetés.

Selon le Comité, l'argument des intimés voulant que le paragraphe 3 de l'*ordonnance n° R-29767* soit trop vague entre dans le cadre de ladite ordonnance et constitue donc un motif valable de réexamen.

Nous ne pensons cependant pas que le paragraphe 3 est trop vague et ne peut pas par conséquent être appliqué. Selon nous, le paragraphe 3 est très clair: au cas où les intimés ne soient pas en mesure de recueillir le concours volontaire des compagnies de chemin de fer américaines, la conclusion du Comité voulant que le it found such Order necessary in the public interest, is nothing short of contemptuous.

We have carefully studied the arguments presented to us both in writing and orally. We have done so keeping in mind the limitations of *Order No. R-29767* which provides for reconsideration of the said Order, but only on certain specific grounds. For clarification, we will set out those grounds here. Paragraph 4 of *Order No. R-29767* states that:

> Any party may make application to the Committee within 10 days from the date of issuance of this Order to have the Committee reconsider this Order or any element contained herein on one or both of the following grounds, and no others:
>
> (a) that this Order is not in accord with the reasons given;
>
> (b) that some matter should have been addressed in this Order that has either been inadequately addressed herein or otherwise overlooked or omitted...

The arguments relating to jurisdiction do not fall within the scope of *Order No. R-29767* and as such must be rejected. In any case, the questions of jurisdiction raised by the Respondents were discussed and dealt with in the decision of August 17, 1979 and in other previous decisions of the Committee dealing with joint international rates. The Committee feels that it has the jurisdiction to make the directives found in *Order No. R-29767* and the Respondents' arguments in that regard are also rejected.

In the Committee's view, the Respondents' argument that paragraph 3 of *Order No. R-29767* is too vague, falls within the scope of said Order and as such is valid ground for reconsideration thereof.

We do not however agree that the said paragraph 3 is too vague and incapable of implementation. In our view, paragraph 3 is very clear: in the event that the Respondents are unable to get voluntary concurrences from the American Railroads, they are still faced with the Committee's finding that their overturning of parity consti-

renversement de parité qu'ils ont provoqué constituait et constitue encore un acte préjudiciable à l'intérêt public, est toujours valide. Aussi, quelles que soient les autres mesures tarifaires prises par les intimés, ils doivent dans tous les cas en informer le Comité de façon à pouvoir déterminer si le Comité juge ces mesures adéquates et conformes à l'ordonnance.

Ils ne peuvent donc trouver d'excuse valable en disant qu'ils ne savent pas ce que le Comité attend d'eux.

Il leur faut donc appliquer notre décision du 17 août 1979 et remédier à la situation que le Comité a décrite dans cette décision.

Par ailleurs, le Comité n'accepte pas l'argument selon lequel la seule mesure envisagée dans le cadre de la décision du 17 août 1979 consistait à rechercher des concours volontaires. Il semble en effet que cette mesure soit celle qui satisfasse le mieux les intimés, puisqu'ils ont déclaré qu'elle aurait pu être prise en 1976 et 1977. Mais rien dans cette décision n'interdit l'adoption d'autres mesures. Dans la décision on en arrive à la conclusion que des torts avaient été causés à l'intérêt public et, au risque de nous répéter, c'est un fait que les intimés doivent envisager.

Le Comité est d'avis que l'argument avancé en matière de réductions tarifaires entre dans le cadre de l'*ordonnance n° R-29767*. Il estime que cet argument n'a lui aussi aucun fondement. La question des réductions a été abordée dans le détail dans le cadre de la décision du 17 août 1979 et, par conséquent, l'ordonnance est conforme aux raisons invoquées.

Selon nous, le fait que les réductions font l'objet d'une autre demande ne signifie pas que nous ne devrions pas en traiter dans cette décision. C'est pour cette raison que l'argument avancé par les intimés à ce sujet doit être rejeté.

L'avocat des intimés a soutenu que le *cas des disparités* et le *cas des réductions* étaient distincts et séparés et qu'ils devaient donc être entendus et réglés séparément. Selon le Comité, la requête relative aux réductions est encore à l'étude. Cette requête semble signifier que les réductions de taux ne devraient s'appliquer qu'à des chargements de l'ordre de 130 000 livres. De plus, ces réductions de taux étaient demandées

tuted and continues to constitute an act prejudicial to the public interest. Also, whatever other tariff action the Respondents take must in any case be notified to the Committee, so that they can always find out from the Committee if their actions are adequate and in accordance with the Order.

It is no excuse for them to say that they do not know what the Committee wants them to do.

They must give effect to our decision of August 17, 1979 and rectify the situation which the Committee found to exist in that decision.

Also, the Committee does not accept the argument that the only action contemplated by the decision of August 17, 1979 was the seeking of voluntary concurrences. This seemed to be indeed the most acceptable action for the Respondents to take given the fact that they said that this action could have been taken in 1976 and 1977. But the whole thrust of the decision does not preclude other action as well. The decision makes a finding of prejudice to the public interest and we repeat: this is the finding the Respondents are faced with.

The argument respecting incentive rates in the Committee's view, falls within the parameters of *Order No. R-29767*. The Committee however, finds that it, too, is without merit. The question of incentives has been thoroughly dealt with in the decision of August 17, 1979. The Order in question therefore is in accord with the reasons given.

The fact that incentives is the subject matter of another application is no reason in our view not to refer to incentive rates in this decision. The Respondents' argument in this regard must be rejected.

Counsel for the Respondents contended that the *Disparities Case* and the *Incentives Case* are separate and distinct, and it was their impression that these would be heard and ruled on separately. In the minds of the Committee, the Incentives Application is still an outstanding issue. That Application seemed to imply that incentive rate levels were being sought for something in the order of 130,000 pound loads. Fur-

pour tous les points de destination de la pâte à papier aux États-Unis et dans l'est du Canada.

Nous estimons que l'octroi de réductions de taux diffère du rétablissement de la parité des taux. La disparité initiale des taux qui nous a amené à rendre la décision du 17 août 1979 a été soulevée par les transporteurs canadiens qui ont décidé de procéder à des augmentations de taux différentes de celles de leurs concurrents américains et ce, conformément aux clauses de l'*Ex Parte n° 318* et de l'*Ex Parte n° 330*. Dans un supplément publié au début de 1977, le dernier tarif prévoyait qu'il n'y aurait aucune majoration tarifaire sur les wagons de transport de la pâte à papier de 150 000 livres ou plus, à destination de l'Official Territory.

Dans notre décision du 17 août 1979, puis dans l'*ordonnance du C.T.C.F. R-29767* du 16 octobre 1979, nous avons envisagé le rétablissement de la parité tarifaire totale et complète pour les producteurs de pâte à papier de l'ouest du Canada. Cela comprenait bien entendu le privilège de la "non-majoration" précédemment mentionnée en vertu de l'*Ex Parte n° 330*.

En ce qui concerne la requête de sursis présentée par les intimés jusqu'à ce qu'ils aient épuisé tous les pouvoirs en appel devant la Cour d'appel fédérale, il nous semble que ce sursis pourrait durer neuf mois, sinon plus. Les intimés ont déclaré que le Comité devrait reporter l'entrée en vigueur de son ordonnance jusqu'à ce qu'une décision ait été prise au sujet de points de juridiction fondamentaux. Ils ont également affirmé que le refus de ce sursis leur serait préjudiciable car leur recours devant la Cour d'appel fédérale risquerait de n'avoir aucune utilité s'il leur était demandé de rétablir la parité et qu'ils le faisaient. Nous sommes conscients du droit des intimés à faire appel sur des points de juridiction et nous comprenons le souci que leur cause le rétablissement de la parité si leurs démarches devant la Cour fédérale sont couronnées de succès. Nous sommes cependant arrivés à la conclusion que les mesures prises par les intimés étaient préjudiciables à l'intérêt public et c'est justement à cause de l'intérêt public en jeu que nous ordonnons que les intimés prennent immédiatement des mesures adéquates, these incentive rates were desired to all woodpulp destination territories in the United States and eastern Canada.

We believe the granting of incentive rates to be different from restoring rate parity. The original rate disparity, leading to our decision of August 17, 1979, was brought about by the Canadian carriers deciding to implement different increases under the terms of *Ex Parte No. 318* and *Ex Parte No. 330* than were their U.S. counterparts. The later tariff, by a supplement issued early in 1977, provided that rail cars of woodpulp weighing 150,000 pounds or more, destined Official Territory, would not take an increase.

Our decision of August 17, 1979, followed by *R.T.C. Order R-29767* of October 16, 1979, contemplated restoration of full and complete rate parity for the western Canadian woodpulp producers. This would, of course, include the above-noted 'no-increase' benefit provided by *Ex Parte No. 330*.

We now turn to the Respondents' request for a stay until their avenues of appeal have been exhausted in the Federal Court of Appeal. This stay could be for as long as nine months, if not longer. The Respondents claim that the Committee should stay implementation of its Order until fundamental questions as to its jurisdiction have been decided. They also stated that they will be prejudiced by not being granted such stay as their recourse to the Federal Court of Appeal may become illusory should they be required to restore parity and should they actually achieve that end. We understand the Respondents' right to appeal questions of jurisdiction and their concern over restoring the rate situation should they be successful in the Federal Court. We however have made a finding that the Respondents' acts constitute prejudice to the public interest and because of the public interest concerned, we ordered immediate action on the part of the Respondents to rectify the situation. A stay pending resolution of the matters described by the Respondents would frustrate the very purpose of our Order and our decision. We there-

tes afin de remédier à la situation. Jusqu'à ce que les intimés aient trouvé une solution aux points soulevés, l'octroi d'un sursis nous semble contraire à l'objet même de notre ordonnance et de notre décision. Aussi, la requête de sursis de l'entrée en vigueur de l'*ordonnance n° R-29767* est-elle rejetée.

fore cannot allow it. The request for a stay of *Order No. R-29767* is therefore denied.

APPENDICE "A"

COMITE DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

ORDONNANCE Nº R-29767

Le 16 octobre 1979

RELATIVE à la requête présentée par British Columbia Forest Products Limited et autres, au titre de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*, et entendue à Vancouver (Colombie-Britannique) du 20 au 29 novembre 1978 à Ottawa (Ontario) les 6 et 7 décembre 1978.

ENTRE:

British Columbia Forest Products Limited,
Canadian Cellulose Company Limited,
Canadian Forest Products Limited,
Cariboo Pulp and Paper Company,
Crestbrook Forest Industries,
Crown Zellerbach Canada Limited,
Eurocan Pulp and Paper Company Ltd.,
Intercontinental Pulp Company,
MacMillan Bloedel Limited,
Northwood Pulp and Timber Limited,
Prince George Pulp and Paper Limited,
Rayonier Canada (B.C.) Limited,
North Western Pulp and Power Ltd.,
Procter and Gamble Company of Canada Ltd.,
Prince Albert Pulp Company Limited,

les requérantes

– et –

Canadien Pacifique Limitée et les Chemins de fer Nationaux du Canada.

les intimés

– et –

The Akron, Canton and Youngstown Railroad Company,
The Baltimore and Ohio Railway Company,
Bangor and Aroostook Railroad Company,
Bessemer and Lake Erie Railroad Company,

APPENDIX "A"

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE

ORDER NO. R-29767

October 16, 1979.

IN THE MATTER OF the Application of British Columbia Forest Products Limited et al, pursuant to Section 23 of the *National Transportation Act*, heard at Vancouver, British Columbia, November 20 to 29, 1978, and at Ottawa, Ontario, December 6 and 7, 1978.

BETWEEN:

Applicants

– and –

Canadian Pacific Limited and Canadian National Railway Company,

Respondents

– and –

ORDONNANCE Nº R-29767 **ORDER NO. R-29767**

Boston and Maine Corporation,
The Chesapeake and Ohio Railway Company,
Chicago South Shore and South Bend Railroad,
Consolidated Rail Corporation,
Delaware and Hudson Railway Company,
Detroit and Toledo Shore Line Railroad Company,
Grand Trunk Western Railroad Company,
The Long Island Railroad,
Louisville and Nashville Railroad Company,
Main Central Railroad Company,
Norfolk and Western Railway Company,
Pittsburgh and Lake Erie Railroad,
Richmond Fredericksburg and Potomac Railway Company

et

la Western Maryland Railway, connue sous le nom de Eastern Railroads,

les intervenants;

ET RELATIVE à une décision rendue par le Comité des transports par chemin de fer le 17 août 1979;

Dossier nº 26901.62.11.1

ATTENDU que le Comité a conclu que:

a) la parité des taux [1] pour le transport de la pâte de bois de points d'origine de l'ouest du Canada et du nord-ouest des États-Unis vers les marchés américains de l'*Official Territory*, du *Western Trunk Line Territory* et du *Southern Freight Association Territory* [2] existait avant la majoration de tarif *ex parte* (Tarif 318 d'avril 1976);

b) le renversement unilatéral de la parité par les intimés constituait et constitue encore un acte préjudiciable à l'intérêt public;

(c) la parité des taux a bien servi les industries de pâte de bois de l'ouest canadien et du nord-ouest américain, ainsi que les compagnies de chemin de fer canadiennes et américaines;

(d) la disparité créée aurait pu être évitée si les intimés avaient pris les mesures qu'ils ont déclaré avoir pu prendre;

and

Western Maryland Railway, otherwise known as the Eastern Railroads,

Intervenors;

AND IN THE MATTER OF a Decision of the Railway Transport Committee dated August 17, 1979;

File No. 26901.62.11.1

WHEREAS the Committee has concluded:

(a) that rate parity [1] on woodpulp from Western Canadian producing origins and United States Pacific Northwest producing origins to United States markets in Official, Western Trunk Line and Southern Freight Association Territories [2] existed prior to the implementation of Ex Parte Increase Tariff 318 in April, 1976;

(b) that the Respondents' unilateral overturning of parity constituted and continues to constitute an act prejudicial to the public interest;

(c) that parity has served well the Western Canadian and Northwestern United States woodpulp industries and the American and Canadian railways;

(d) that the disparity created could have been avoided by action open to the Respondents which action they admitted they could have taken;

ORDONNANCE Nº R-29767

IL EST PAR LES PRÉSENTES ORDONNÉ QUE:

1. Les intimés cherchent immédiatement à obtenir le concours volontaire des transporteurs participant aux ententes sur les taux forfaitaires internationaux conjoints pour rétablir la parité des taux du transport de la pâte de bois, de points d'origine de l'ouest des Etats-Unis vers les marchés américains de l'*Official Territory* du *Western Trunk Line Territory* et du *Southern Freight Association Territory*, parité qui existait avant la majoration de tarif *ex parte* 318 d'avril 1976, en appliquant les majorations *ex parte* subséquentes des points d'origine de l'ouest du Canada et du nord-ouest des Etats-Unis et en incorporant, le cas échéant, les réductions (3) et exceptions prévues pour les points d'origine du nord-ouest des Etats-Unis et que, dans les cinq jours suivant la réception dudit concours volontaire, les intimés prennent les mesures tarifaires se rapportant auxdits taux forfaitaires internationaux conjoints.

2. Les intimés présentent au Comité, dans les 30 jours de la date de la présente ordonnance, des rapports périodiques sur les progrès accomplis en ce qui a trait au paragraphe 1 et, au cas où ledit concours volontaire n'aurait pas été obtenu dans ledit délai, le Comité pourra accorder les prolongations jugées raisonnables s'il est d'avis que ce concours serait sur le point d'être obtenu.

3. Si les intimés établissent que le concours volontaire mentionné au paragraphe 1, nécessaire pour prendre les mesures mentionnées au même paragraphe, n'est pas sur le point d'être obtenu, ils en avertiront immédiatement le Comité et, dans les 15 jours suivants, ils prendront toute autre mesure arrêtée par décision du Comité.

ORDER NO. R-29767

IT IS HEREBY ORDERED:

1. That the Respondents immediately seek the voluntary concurrences of participating carriers to tariff action in respect of joint international through rates that will restore rate parity on woodpulp from Western Canadian producing origins and United States Pacific Northwest producing origins to United States markets in Official Western Trunk Line and Southern Freight Association Territories which existed prior to the implementation of Ex Parte Increase Tariff 318 in April, 1976, applying subsequent Ex Parte Increases from Western Canadian origins and incorporating incentives (3) and exceptions, if any, granted to United States Pacific Northwest origins, and within 5 days of receipt of said voluntary concurrences, take the said tariff action in respect of said joint international through rates.

2. That the Respondents report to the Committee on a continuing basis and not later than 30 days from the date of this Order, their progress with respect to obtaining the voluntary concurrences referred to in paragraph 1 and should the said voluntary concurrences not be obtained within 30 days of the date of this Order, the Committee may grant such further extensions of time as appear to it to be reasonable, should it determine that voluntary concurrences may be forthcoming.

3. That in the event the Respondents ascertain that voluntary concurrences referred to in paragraph 1 will not be forthcoming to enable tariff action referred to in said paragraph 1 to be taken, they shall immediately notify the Committee and within 15 days thereafter, take such other tariff action as will implement the Decision of the Committee.

ORDONNANCE Nº R-29767

4. Toute partie peut, dans les 10 jours suivant la publication de la présente ordonnance, demander au Comité d'étudier à nouveau la présente ordonnance ou toute partie de celle-ci, pour une des deux raisons suivantes ou les deux:

   a) la présente ordonnance n'est pas conforme aux raisons indiquées;

   b) une question a été omise de la présente ordonnance ou elle y a été traitée de façon insuffisante;

et, si une telle demande est présentée, les autres parties disposent de 10 jours à compter de la date de signification de ladite demande, pour présenter par écrit une intervention en appui, modification ou rejet de la demande, énonçant les motifs d'intervention.

ORDER NO. R-29767

4. Any party may make application to the Committee within 10 days from the date of issuance of this Order to have the Committee reconsider this Order or any element contained herein on one or both of the following grounds and no others:

   (a) that this Order is not in accord with the reasons given;

   (b) that some matter should have been addressed in this Order that has either been inadequately addressed herein or otherwise overlooked or omitted;

and should such application be made, the other parties are given 10 days from the date of service of said Application to intervene in writing to support, modify or oppose the Application stating concisely the reasons therefor.

(signature) (signed)
J. O'Hara
Secrétaire Secretary
Comité des transports par chemin de fer Railway Transport Committee

RENVOIS

1. Le même taux s'appliquait à certaines usines de la côte de l'ouest du Canada et du nord-ouest des Etats-Unis; de même, il s'appliquait à certaines usines de l'intérieur de l'ouest du Canada et du nord-ouest des Etats-Unis. Lorsque d'autres usines de l'ouest du Canada sont entrées en jeu, elles sont négocié soit les mêmes taux que les groupes de la côte ou de l'intérieur, soit obtenu des niveaux de tarifs basés sur l'application d'un supplément ou d'une réduction des taux existants. Les majorations *ex parte* ont été appliquées uniformément. A cet égard, les taux de change et le tarif des taux de change nº 16-G, C.T.C.(F) nº 1643, ne sont pas déterminants.

2. Figurant sur la *Transcontinental Territorial Rate Group Map* des Etats-Unis, groupes de destinations A à N.

3. Tels que les rabais accordés aux points d'origine du nord-ouest des Etats-Unis pour les wagons complets de pâte de bois de 150 000 livres et plus, vers des destinations situées dans l'*Official Territory*.

****

FOOTNOTES

1. The same rate applied to certain coastal tidewater mills in Western Canada and the United States Pacific Northwest; the same rate applied to certain interior mills in Western Canada and the United States Pacific Northwest. As other Western Canadian mills came on stream, the same coastal or interior rates were assessed or arbitraries or differentials above or below the existing rates were applied. Ex Parte increases were applied to all uniformly. In this context exchange rates and Currency Exchange Tariff No. 16-G, C.T.C.(F) No. 1643 are not a factor.

2. As shown on a Transcontinental Territorial Rate Group Map of the United States as destination Groups A - N.

3. i.e. Such as incentives granted to Pacific Northwest origins on carload of woodpulp of 150,000 lbs. or more to destinations in Official Territory.

****

Relative à la demande présentée par les Chemins de fer Nationaux du Canada en autorisation d'abandonner l'exploitation d'une partie de la subdivision Cowichan entre Deerholme (point milliaire 57.9) et Youbou (point milliaire 81.9) et l'exploitation d'une partie de la subdivision Tidewater entre Deerholme (point milliaire 0.00) et Cowichan Bay (point milliaire 6.12), dans la province de la Colombie-Britannique, soit une distance totale de 30.12 milles ci-après appelée demande en abandon de Cowichan/ Tidewater).

-et-

Relative à la demande présentée par la British Columbia Forest Products Ltd. pour la divulgation de l'état de frais des Chemins de fer Nationaux du Canada avant l'audience publique relative à la demande en abandon de Cowichan/Tidewater.

Répertorié: Demande en autorisation d'abandonner Cowichan/Tidewater

Comité des transports par chemin de fer: D.H. Jones et J.F. Walter.

Date de la directive: le 4 février 1980
Dossiers n°s: 39310.202; 39310.218

Transport par chemin de fer - Embranchements - Demande en abandon - Requête en divulgation de l'état de frais - Si les conclusions du Comité des transports par chemin de fer relatives aux pertes réelles et aux motifs d'abandon empêchent les parties concernées de présenter des soumissions concernant les pertes réelles de la compagnie de chemin de fer - Si la décision du Comité donne lieu aux mêmes conséquences - Politique du Comité en matière de divulgation des renseignements relatifs aux frais.

Les Chemins de fer Nationaux (CN) ont déposé auprès du Comité des transports par chemin de fer (le Comité) une requête en autorisation d'abandonner l'exploitation d'une ligne ferroviaire faisant partie des subdivisions Cowichan et Tidewater. La British Columbia Forest Products Ltd. (BCFP), un des principaux affréteurs de la ligne, a déposé une requête en divulgation de l'état des pertes réelles relativement à l'exploitation de la ligne. Selon la BCFP, les frais avancés par le CN étaient exagérés et il était

In the matter of the application of Canadian National Railways to abandon their operations over a portion of the Cowichan Subdivision from Deerholme (mileage 57.9) to Youbou (mileage 81.9) and their operations over a portion of the Tidewater Subdivision from Deerholme (mileage 0.00) to Cowichan Bay (mileage 6.12) in the Province of British Columbia, a total distance of 30.12 miles, (hereinafter referred to as the Cowichan/ Tidewater abandonment application).

- and -

In the matter of the application of British Columbia Forest Products Ltd. for disclosure of costs by Canadian National Railways prior to the public hearing on the Cowichan/Tidewater abandonment application.

Indexed as: Cowichan/Tidewater Abandonment of Operations

Railway Transport Committee: D.H. Jones and J.F. Walter.

Date of Ruling: February 4, 1980
File Nos.: 39310.202; 39310.218

Railway transport - Branch Lines - Application for abandonment - Application for disclosure of cost - Whether findings of the Railway Transport Committee in respect of the actual loss and grounds for abandonment preclude interested parties from submissions on actual loss of the railway - Whether decision of the Railway Transport Committee is of the same effect - Policy of the Committee with respect to cost disclosures.

Canadian National (CN) applied to the Railway Transport Committee (Committee) to abandon operations over portions of a line within the Cowichan and Tidewater subdivisions. British Columbia Forest Products Ltd. (BCFP), a major shipper, filed an application for disclosure of actual loss figures in respect of the line. BCFP was of the opinion that CN's costs were overstated and that their disclosure was necessary to determine whether or not the branch line was uneconomic. BCFP contended that the Committee's actual loss

nécessaire que les données afférentes auxdits frais soient divulguées pour permettre de disposer de la question de la non-rentabilité de l'embranchement. La BCFP a soutenu que les résultats du calcul des pertes réelles fait par le Comité aux termes de l'article 253(4) de la Loi sur les chemins de fer *équivalaient à une preuve* prima facie *à partir de laquelle on pouvait déterminer, en vertu de l'art. 254(1) de* ladite loi, *si l'embranchement était rentable ou non et si on devrait l'abandonner. La BCFP a fait valoir en outre qu'elle devait être autorisé à examiner les pertes réelles puisqu'elles constituent un élément de la détermination de non-rentabilité par le Comité aux termes de l'article 254(1), question dont pourraient traiter d'autres parties lors d'une audition subséquente. Pour conclure, la BCFP a fait valoir que puisque l'article 329(3) de* ladite loi *n'empêchait pas le Comité de reconsidérer sa détermination des pertes réelles, cet article n'empêchait pas la BCFP de présenter une requête en divulgation de l'état des frais.*

finding under s. 253(4) of the Railway Act *(the Act) was akin to a* prima facie *test; it in effect laid the foundation for a determination made under s. 254(1) of* the Act *as to whether or not the line was uneconomic and whether or not it should be abandoned. BCFP further argued that it should be allowed to consider the actual loss since it was related to the Committee's uneconomic determination under s. 254(1); this issue would be addressed by other parties at a subsequent hearing. Finally, BCFP submitted that since s. 329(3) of the* Act *did not prevent the Committee from reviewing its own determination of actual loss, it should not preclude BCFP's application for cost disclosure.*

En réplique, le CN a fait valoir que la détermination des pertes réelles aux termes de l'article 253(4) constitue une fonction indépendante des autres questions qui, aux termes de l'article 254(1), sont associées à une demande d'abandon. En outre, on a fait valoir qu'une partie ne pouvait, en vertu de l'article 329(3) de la Loi sur les chemins de fer, *demander au Comité de revoir sa détermination des pertes réelles, puisque cette détermination était une affaire entre la compagnie de chemin de fer et le Comité.*

In reply, CN submitted that the exercise of an actual loss determination under s. 253(4) should be kept separate from considerations made pursuant to s. 254(1) on an abandonment application. Further, that a party could not, under s. 329(3) of the Railway Act, *request that the Committee reconsider its actual loss determination; a determination of this nature was purely a matter between the railway and the Committee.*

Décision: *L'existence des pertes réelles représente plus qu'une simple condition préalable à satisfaire avant de passer aux déterminations prévues aux articles 254(1) et 254(3). Ces articles ne comportent aucune disposition qui oblige la Commission canadienne des transports à ne recevoir des soumissions que de la compagnie de chemin de fer.*

Decision: *The matter of actual loss is more than a simple prerequisite to determinations made pursuant to ss. 254(1) and 254(3). Nothing in these sections limits the Canadian Transport Commission to receiving submissions only from the railway.*

Aux termes de l'article 329(3), la détermination des frais faite par le Comité est définitive. L'article 329(3) n'établit toutefois aucune restriction quant à la façon dont le Comité devrait faire ces déterminations et quant au degré de participation du public au processus de détermination que le Comité devrait permettre.

Pursuant to the terms of s. 329(3), a decision of the Committee on cost determinations is final. However, s. 329(3) does not restrict the manner in which the Committee should make such determinations nor the degree of public input it should allow.

*On retrouve à l'*arrêt Saskatchewan Wheat Pool c. CNR *le fondement de la politique du Comité en matière de divulgation des renseignements rela-*

The basis of the Committee's policy on cost disclosure is found in the Saskatchewan Wheat Pool v. C.N.R. case. *The party requesting disclosure*

tifs aux frais. La partie demandant la divulgation devrait en premier lieu prouver qu'une telle mesure était pertinente et indispensable à l'affaire en cause. La partie contestant la divulgation devrait démontrer que cette mesure lui porterait un préjudice réel et substantiel; le Comité déciderait par la suite si la divulgation des renseignements relatifs aux frais est nécessaire dans l'intérêt public.

first has to establish that it is relevant and essential to his case. The party denying disclosure has to demonstrate that disclosure will cause him actual and substantial harm. The Committee will then decide on whether it is in the public interest that the information should be disclosed.

N.D.L.R.: *Le Comité de révision a confirmé, dans une décision par lettre datée du 28 avril 1980, la présente directive du Comité des transports par chemin de fer. Le 24 mars 1981, la Cour d'appel fédérale a rejeté l'appel interjeté par CN jugeant que le Comité n'avait pas commis d'erreur dans sa décision. Cette décision de la Cour d'appel fédérale est rapportée à la page 458 du [1982] 1 C.F.*

Editor's Note: *In a letter decision dated April 28, 1980, the Review Committee confirmed this Railway Transport Committee ruling. On March 24, 1981, the Federal Court of Appeal dismissed CN's appeal; the Court held that the Committee had not erred in its ruling. This Federal Court of Appeal decision is reported at [1982] 1 F.C. 458.*

Jurisprudence citée

"L'arrêt portant sur les réglementations des frais", [1966-69] C.C.T. 361
Saskatchewan Wheat Pool c. C.N., [1972] C.C.T. 164

Cases referred to

"Costs Inquiry - Railways case", [1966-69] C.T.C. 361
Saskatchewan Wheat Pool v. C.N.R., [1972] C.T.C. 164

Décisions et ordonnances citées

Ordonnance n° R-6313 du C.T.C.F., datée du 5 août 1969
Ordonnance n° R-29888 du C.T.C.F., datée du 7 novembre 1979

Decisions and Orders referred to

R.T.C. Order No. R-6313 dated August 5, 1969

R.T.C. Order No. R-29888 dated November 7, 1979

Lois citées

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 253(2), (3), (4), 254(1), 254(3), 314, 329(3), 331
Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 63

Statutes referred to

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 253(2), (3), (4), 254(1), 254(3), 314, 329(3), 331

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, s. 63

DÉCISION

Historique de la demande

En date du 10 avril 1979, l'examen de la demande en abandon de Cowichan/Tidewater présentée par les Chemins de fer Nationaux du Canada (C.N.) fut ajourné aux fins de permettre à C.N. de la modifier et d'en rectifier les défauts. Dans une réunion tenue le lendemain de la date susmentionnée et aux termes de la Règle 53, il fut convenu que cette demande modifiée serait

DECISION

History of Application

On April 10, 1979, Canadian National Railways' (C.N.) Cowichan/Tidewater abandonment application was adjourned in order to allow C.N. an opportunity to amend its Application, to correct certain deficiencies in it. In a conference convened pursuant to Rule 53 on the following day, it was agreed that this amended Application would be served on the other interested par-

délivrée aux autres parties concernées dans un délai de quatre-vingt-dix jours. La British Columbia Forest Products (BCFP), un des principaux affréteurs de la subdivision dont l'abandon est proposé, a déclaré lors de ladite réunion, par l'intermédiaire de son avocat, qu'elle entendait examiner minutieusement toutes les données aux fins d'en évaluer l'acceptabilité.

En date du 9 juillet 1979, le C.N. présenta sa demande dans sa version modifiée au Comité des transports par chemin de fer et aux autres parties concernées. La reprise de l'audience fut alors fixée au 13 novembre 1979, date communiquée aux parties concernées par une lettre du 31 août 1979.

En date du 21 septembre 1979, l'avocat de la BCFP indiquait dans une lettre adressée à C.N. que BCFP avait engagé un expert-conseil en exploitation de chemin de fer et demandait à C.N. de lui fournir certaines données aux fins de permettre audit expert d'analyser les pertes réelles et de "déterminer d'une façon impartiale si l'exploitation de la subdivision, objet de la demande, entraîne ou n'entraîne pas des pertes réelles".

Dans une lettre du 9 octobre 1979, le C.N. refusa de fournir les données requises en invoquant, à l'appui de ce refus, les trois raisons suivantes:

1. Le but de l'audience publique est de déterminer si l'abandon de la ligne doit être autorisé et non de déterminer si des pertes réelles ont lieu.

2. La détermination des pertes réelles relève exclusivement du Comité des transports par chemin de fer (le Comité) et constitue une condition préalable nécessaire à l'audience.

3. C'est au Comité qui incombe de déterminer d'une façon impartiale l'existence des pertes réelles.

Par un télex daté du 16 octobre, la BCFP saisit le Comité des transports par chemin de fer d'une demande aux fins d'enjoindre le C.N. de fournir certaines informations spécifiques (une version plus ou moins détaillée de la liste annexée à sa lettre à C.N. en date du 21 septembre). À l'appui de la demande, l'avocat de la BCFP déclarait que cette dernière était un des principaux affréteurs de la ligne et, comme tel,

ties within ninety days. British Columbia Forest Products (BCFP), a major shipper on the line proposed to be abandoned, indicated through its counsel at that conference, that it intended to scrutinize very carefully all data to determine whether it was acceptable to BCFP.

C.N. forwarded its amended Application to the Railway Transport Committee and to the other interested parties on July 9, 1979, and the hearing was set down to resume on November 13, 1979. Parties were informed of this date by letter dated August 31, 1979.

On September 21, 1979, Counsel for BCFP in a letter to CN indicated that a railway costing consultant had been retained by BCFP, and requested certain data from C.N. to enable the consultant to review the actual loss figures and arrive at "an independent determination as to whether or not there is an actual loss relative to traffic moving on the captioned lines".

By letter of October 9, 1979, C.N. refused to provide the requested data and cited three reasons for this refusal:

1. The purpose of the public hearing is to determine whether abandonment of the line should be authorized, not to determine whether there is an actual loss.

2. Determination of actual loss is strictly the responsability of the Railway Transport Committee (the Committee) and is a necessary prerequisite to the hearing process.

3. It is the function of the Committee to provide an independent determination of actual loss.

By telex of October 16, BCFP applied to the Railway Transport Committee for an order requiring CN to provide certain specified information (a somewhat expanded list from the one in their September 21 letter to C.N.). In support of the application, Counsel for BCFP submitted that BCFP was a principal shipper on the line, and as such had a significant interest in the abandonment application. BCFP should be giv-

avait un intérêt vital dans la demande en abandon projeté, y compris la détermination des pertes réelles et l'indication si la ligne n'est pas rentable et continuera vraisemblablement de ne pas l'être; que l'unique moyen rationnel d'envisager ces problèmes était de donner à BCFP un accès prioritaire aux documents et aux renseignements requis et, enfin, que le fait de refuser à des parties aussi concernées que la BCFP le droit d'examiner les données soumises par C.N. et de les commenter constituerait un déni de justice et une dérogation à la politique traditionnelle du Comité en matière de participation totale et équitable.

En date du 16 octobre, et en contestation de la demande susmentionnée, le C.N. présenta un certain nombre de soumissions. Il a souligné entre autres, que le Comité des transports par chemin de fer avait procédé à la détermination des pertes réelles pour 1977 et 1978 et qu'en vertu de l'article 329(3) de la *Loi sur les chemins de fer* cette détermination était définitive, obligatoire pour les parties intéressées et sans appel; que le but de l'audience était d'entendre les opinions sur la demande d'abandon et non d'examiner ou de déterminer les pertes réelles; que le Comité a joint à l'avis de l'audience publique les détails des pertes réelles dont la divulgation était, à son avis, indispensable ou nécessaire à l'intérêt public, et qu'enfin, le montant relatif des pertes réelles n'était pas important, l'important étant qu'il existait des pertes réelles et que ces dernières ont été déterminées par le Comité.

En date du 22 octobre, la BCFP répondit aux plaidoyers de C.N. en soulignant que l'article 254(1) de la *Loi sur les chemins de fer* habilite le Comité à prendre en considération "tous les facteurs qui semblent pertinents" afin de déterminer si la ligne n'est pas rentable et continuera vraisemblablement de ne pas l'être; que cet article habilite la BCFP et les autres parties intéressées à faire des soumissions relatives à la question de non rentabilité, mais que pour ce faire, la BCFP avait besoin d'autres informations; que ces informations seront également pertinentes pour des soumissions sur la question d'abandon si le C.N. répondait aux critères de non rentabilité et qu'enfin, l'état de frais publié jusqu'ici était insuffisant pour permettre à la BCFP de faire des observations adéquates au sujet du problème à l'étude.

en every opportunity to address all issues relevant to the proposed abandonment including the actual loss determination and the question whether the line is uneconomic and likely to continue to be uneconomic. According to Counsel, the only meaningful way to address these issues is for BCFP to have prior access to the documents and data requested. Failure to permit interested parties such as BCFP to examine data submitted by C.N. and make submissions would constitute a denial of natural justice and a departure from the longstanding willingness of the Committee to permit full and fair participation.

On October 16, C.N. replied to the application and made a number of submissions as to why the application should be denied. It is C.N.'s position that the Railway Transport Committee has made the actual loss determination for 1977 and 1978, and that pursuant to S. 329(3) of the *Railway Act* that determination is final and binding on all parties and cannot be challenged. Furthermore, the purpose of the hearing is to allow the presentation of views on the question of abandonment and not to debate or determine the question of actual loss. The Committee has annexed to the notice of public hearing those details of actual loss that it considers essential or necessary in the public interest to be disclosed. The relative size of the actual loss is not relevant. What is relevant is that an actual loss exists and this has been determined by the Committee.

On October 22, BCFP answered C.N.'s submissions. Its Counsel submitted that s. 254(1) of the *Railway Act* enables the Committee to have regard to "all matters that appear relevant" in determining whether the line is uneconomic and likely to continue to be uneconomic. This section enables BCFP and other interested parties to make submissions on the uneconomic issue, but to do so BCFP requires further information. This information will also be relevant in making submissions on the issue of abandonment if the uneconomic test is met by C.N. The cost disclosure to this point is insufficient to permit BCFP to make adequate representations on the issues in question.

En outre, la BCFP a souligné que le but de l'article 329(3) était d'empêcher les autres tribunaux de revoir les déterminations de frais établies par le Comité et que ledit article n'empêchait pas une partie intéressée de convaincre le Comité lui-même de revoir sa détermination des frais.

En ce qui concerne le montant relativement faible des pertes réelles par rapport aux recettes engendrées par la ligne, la BCFP déclara qu'un examen minutieux des pertes réelles était justifié et qu'il serait dans l'intérêt public que le Comité permette à la BCFP de l'aider dans cet examen.

En date du 25 octobre, le Comité avisa par télex le C.N. et la BCFP que les plaidoyers oraux relatifs à la demande seraient entendus aux bureaux du Comité le 5 novembre 1979 et que toute soumission supplémentaire devait être faite par télex avant cette date. Les parties furent également prévenues que l'état des pertes réelles attaché à l'avis d'audience ne constituait pas la détermination définitive des frais.

En date du 29 octobre, le C.N. fit d'autres soumissions par télex, soumissions dans lesquelles il prétendit que les articles 253(4) et 254(1) de la *Loi sur les chemins de fer* exigeaient qu'une détermination des pertes réelles soit faite par le Comité avant toute audience; qu'à défaut d'une telle détermination, la convocation à une audience publique était prématurée et illégale et qu'enfin, de toute façon, le C.N. estimait que l'état des pertes réelles à l'avis d'audience constituait une décision du Comité.

En date du 2 novembre, l'avocat de la BCFP fit d'autres soumissions par télex, soumissions dans lesquelles il déclarait que la demande de données formulées par la BCFP visait à prouver:

1. que les calculs préliminaires des pertes réelles faits par le C.N. étaient exagérés;

2. que l'embranchement en question était rentable; et

3. que même en établissant que la ligne n'était pas rentable, le montant des pertes réelles subies dans les années de comptabilité prescrites ne suffisait pas à justifier l'abandon de cette ligne.

BCFP further submitted that the purpose of s. 329(3) is to insure that other tribunals are precluded from reviewing cost determinations of the Committee. It does not preclude an interested party from endeavouring to convince the Committee itself to review its cost determinations.

In view of the relatively small actual loss in comparison with revenues generated on the line, BCFP submitted that a closer scrutiny of actual loss is justified and that it would be in the public interest for the Committee to enable BCFP to assist the Committee in providing such closer scrutiny.

On October 25, the Committee telexed C.N. and BCFP to inform them that oral arguments on the application would be heard at the Committee's offices on November 5, 1979. Any further submissions were to be made by telex prior to that date. The attention of the parties was drawn to the fact that the statement of actual loss attached to the notice of hearing does not constitute a final determination by the Committee.

On October 29, C.N. made further submissions by telex. In C.N.'s opinion, s. 253(4) and s. 254(1) of the *Railway Act* require that an actual loss determination must be made by the Committee before a hearing can be held. In the absence of such a determination, the calling of a public hearing is premature and wrong in law. In any event C.N. submits that the statement of actual loss attached to the notice does constitute a Committee decision.

On November 2, Counsel for BCFP telexed further submissions. He stated that BCFP's request for data was intended to establish:

1. that C.N.'s preliminary actual loss calculations are excessive;

2. that the branch line in question is not uneconomic; and,

3. that even if the line is found to be uneconomic, the amount of actual loss in the prescribed accounting years is insufficient to justify abandonment.

Les données requises permettront à la BCFP de prouver que les frais de ligne, les frais hors ligne, les frais généraux et le coût d'immobilisation étaient exagérés et ne seront pas éliminés par l'abandon; que la BCFP estimait en particulier que la conservation de la partie de la subdivision Tidewater à partir de Cowichan Bay donnait lieu à se demander quels frais seraient directement imputables à l'embranchement dont on propose l'abandon; que le service des traversiers ne fait pas normalement partie d'une demande d'abandon et, par conséquent, mérite une étude particulière et qu'enfin, les données requises étaient indispensables pour permettre à la BCFP d'étudier convenablement la question relative à la non rentabilité de l'embranchement.

The data requested will enable BCFP to establish that on line costs, off line costs, overhead and cost of capital are overstated in that they will not be avoided with abandonment. In particular, BCFP believes that retention of the portion of the Tidewater Subdivision at Cowichan Bay affects the question of which expenses can be directly identified with the branch line proposed to be abandoned. Ferry service is not usually part of an abandonment application and therefore deserves special scrutiny. The data requested is essential in order to allow BCFP to address adequately the question of whether the branch line is uneconomic.

Soumissions orales de la BCFP

En date du 5 novembre 1979, les avocats représentant les deux parties ont comparu devant le Comité pour des plaidoyers oraux sur la demande de la BCFP relative à la divulgation des états de frais. Les deux parties ont convenu que le Comité déciderait d'abord si, en principe, une divulgation supplémentaire doit être décidée. Dans l'affirmative, l'audience serait ajournée pour permettre aux deux parties de s'entendre sur la nature spécifique des informations qui seraient divulguées.

Oral Submissions of BCFP

On November 5, counsel for both parties appeared before the Committee to present oral arguments on BCFP's application for disclosure. It was agreed by both parties that the Committee would first decide on the principle of whether further disclosure should be ordered or not. If disclosure were to be ordered, the hearing would then adjourn in order that the two parties could attempt to come to an agreement as to what information in particular should be disclosed.

L'avocat de la BCFP a déclaré que si le Comité acceptait l'une des affirmations suivantes, la divulgation de l'état de frais doit être décidée:

1. la question des pertes réelles peut être examinée à la prochaine audience; ou

2. les frais de la compagnie de chemin de fer peuvent être analysés tout en étudiant si la ligne n'est pas rentable et continuera vraisemblablement de ne pas l'être; ou

3. les frais de la compagnie de chemin de fer se rattachent à la question de savoir si la ligne doit être abandonnée.

Counsel for BCFP submitted that if the Committee accepted any one of the following contentions, cost disclosure should be ordered:

1. the question of actual loss may be debated at the forthcoming hearing; or

2. railway costs may be analyzed in the course of considering whether the line is uneconomic and likely to continue to be uneconomic; or

3. railway costs are relevant to the question of whether the line should be abandoned.

Il a souligné que dans les audiences passées, lorsque quelqu'un doutait du calcul des pertes réelles, le Comité n'hésitait pas à demander des informations supplémentaires à la compagnie de chemin de fer concernée puis à réanalyser les calculs des frais à la lumière de ces informations, et que ce même procédé était appliqué lors-

He noted that in the past when someone has questioned the actual loss calculation at the hearing, the Committee has not hesitated to require further information from the railway in question and then to re-analyze cost calculations in light of that information. This has also been true when a railway has requested a review of

qu'une compagnie de chemin de fer demandait la révision de la détermination des pertes réelles à l'occasion d'une subvention.

L'avocat de la BCFP poursuivit que le C.N. a été avisé lors de l'audience du 10 avril que la détermination des pertes réelles allait être contestée et aucune objection n'a été formulée de sa part, à cette date-là ou à une date ultérieure, jusqu'au moment où la BCFP a demandé des données supplémentaires.

Si le Comité, déclara-t-il, considérait que la détermination des pertes réelles était une question traitable exclusivement par le Comité et la compagnie de chemin de fer, il aurait refusé aux parties intéressées le droit de poser des questions. Cela ne s'est jamais produit dans le passé, poursuivit l'avocat de la BCFP et il ne serait pas raisonnable de modifier cette politique.

Le représentant de la BCFP soutint qu'en réalité le Comité a considéré les résultats du calcul des pertes réelles requis par l'article 253(4) de la *Loi sur les chemins de fer* comme une preuve suffisante à première vue, preuve servant d'introduction aux deux preuves suivantes (à savoir la "non-rentabilité" et "l'abandon" qui sont des preuves stipulées par l'article 254(1))). Les textes législatifs sont créés pour la protection du public, poursuivit le représentant de la BCFP, et doivent être interprétés dans cette optique; ce qui justifie la position de la BCFP voulant que les parties intéressées soient habilitées à rechercher les preuves et contre-preuves touchant tous les problèmes associés à l'abandon d'exploitation, y compris la détermination des pertes réelles.

L'avocat de la BCFP ajouta qu'en réalité les pertes réelles sont un élément de la situation de non rentabilité requise par l'article 254(1) et puisque les autres parties sont habilitées à traiter de cette situation au cours de l'audience, elles doivent également être en mesure d'en discuter les éléments, y compris l'élément des pertes réelles.

De l'avis de la BCFP, poursuivit l'avocat, le seul but de l'article 329(3) de la *Loi sur les chemins de fer* est de confirmer que le Comité est un vérificateur de faits et non un tribunal d'appel. Cet article n'empêche pas le Comité lui-même de

the actual loss determination for subsidy purposes.

C.N. was put on notice at the April 10 hearing in this matter that the actual loss determination was going to be questioned. No objection was raised at that time or at any time since until BCFP's request for further data.

If the Committee were to hold that the actual loss was a matter solely between the Committee and the railway, it would have to refuse interested parties the right to ask questions. This has not been the past practice and counsel for BCFP submitted that it would not be reasonable to change this practice.

BCFP contended that in fact the Committee has treated the actual loss finding required by s. 253(4) of the *Railway Act* as akin to a *prima facie* test that opens the door to the next two tests (i.e., "uneconomic" and "abandonment" as set out in s. 254(1). The purpose of the legislation is to protect the public and it should be interpreted in that light. It is BCFP's position that interested parties are entitled to lead evidence and cross-examine with respect to all issues relevant to the possible abandonment, including the actual loss determination.

Counsel for BCFP went on to argue that in fact actual loss is a component of the uneconomic determination required in s. 254(1). Since that is an issue that other parties are entitled to address at the hearing, those parties should be entitled to address its component parts, including the matter of actual loss.

In BCFP's view the sole purpose of s. 329(3) of the *Railway Act* is to ensure that the Committee is the fact finder and not any appeal tribunal. It does not prevent the Committee itself from reconsidering and revising its determination.

reconsidérer et de rectifier, le cas échéant, sa détermination des frais. Par conséquent, la demande de la BCFP ne constitue pas une dérogation à cet article.

Pour conclure, l'avocat de la BCFP déclara que pour renforcer la confiance générale dans les décisions du Comité, le public doit avoir la chance de participer aux débats sur tous les motifs qui mènent à ces décisions.

Soumissions orales de C.N.

L'avocat de C.N. déclara que la vraie interprétation des articles 253(4) et 254(1) confirme que la détermination des pertes réelles est une fonction indépendante et distincte des autres questions associées à la demande d'abandon et que cette confirmation constitue la pierre angulaire de toutes les procédures ultérieures.

Il souligna que l'article 329(3) de la *Loi sur les chemins de fer* empêchait toute contestation de la détermination des pertes réelles; que rien n'empêchait le Comité de revoir ses propres décisions mais que cette mesure ne devait pas se faire dans le contexte d'une contestation formulée par un tiers au regard de la détermination; que la détermination des pertes réelles était une affaire entre la compagnie de chemin de fer et le Comité et qu'enfin, le Comité lui-même pouvait demander plus d'informations à la compagnie de chemin de fer aux fins de réanalyser les chiffres soumis mais qu'aucune autre partie ne pouvait contester la détermination.

En outre, l'avocat de C.N. déclara que l'état des frais attaché à l'avis d'audience publique comportait les données qui, de l'avis du Comité, devraient être divulguées dans le cadre de l'audience publique; que les chiffres figurant dans cet état de frais étaient ceux que les parties intéressées pouvaient utiliser dans les débats sur la non rentabilité et qu'enfin, cette information étant la seule utilisable dans l'audience publique, devait suffire à la BCFP pour son intervention dans les débats.

Conclusion de l'audience

En conclusion de l'audience du 5 novembre, nous avons décidé que la question des frais et profits pouvait et devait être débattue à la prochaine audience et que, dans cette perspective, la BCFP avait droit à une certaine divulgation

Thus, it presents no barrier to BCFP's application.

Counsel for BCFP concluded by stating that in order for there to be public confidence in Committee decisions, the public should have the opportunity of addressing all issues relevant to the ultimate decision.

Oral Submissions of C.N.

Counsel for CN submitted that the true interpretation of s. 253(4) and s. 254(1) is that the actual loss determination is an exercise separate and apart from the other considerations in an abandonment application. It is the cornerstone of all further proceedings.

He went on to argue that s. 329(3) of the *Railway Act* prevented any party from challenging the actual loss determination. Nothing prevents the Commission from reconsidering its own decisions, but this was not to be done in the context of an outside party challenging such a determination. Actual loss determination is purely a matter between the railway and the Committee. The Committee itself can demand more information from the railway and re-analyze the figures submitted but no other party can question the determination.

C.N. counsel further submitted that the statement of actual loss attached to the notice of public hearing constitutes the Committee determination of what should be disclosed for the public hearing. The figures contained in that statement are the ones that can be utilized by interested parties in addressing the uneconomic issue. That is the information that can be utilized in the public hearing and it is sufficient for BCFP to proceed with its case.

Conclusion of the Hearing

At the conclusion of the November 5 hearing, we ruled that the matter of costs and revenues can and should be gone into at the forthcoming hearing, and, in view of that, that BCFP was entitled to some disclosure of cost informa-

des données sur les frais. La détermination des données à divulguer devrait être débattue dans les audiences par rapport à chaque poste de dépenses, avec le souci de sauvegarder l'équilibre entre, d'une part la pertinence et la nécessité de l'information et, d'autre part, le préjudice que la divulgation de cette information risque de porter. Conformément à l'accord conclu à l'ouverture des débats, le Comité ajourna l'audience laissant aux parties le temps de discuter ce problème. Nous avons été informés ultérieurement qu'un accord a en fait été atteint au sujet des données à divulguer.

Étant donné l'importance des questions soulevées par la demande de la BCFP, nous avons déclaré que les motifs de notre ordonnance seront formulés par écrit et, qu'entre-temps, nous espérions que l'audience fixée pour le 13 novembre se déroulerait comme prévu. Cependant, le jour suivant, le C.N. demanda au Comité de révision de revoir notre ordonnance et au Comité des transports par chemin de fer d'ajourner l'audience prévue pour le 13 novembre et de remettre la mise à exécution de l'ordonnance en attendant sa révision. Par l'*ordonnance R-29888* datée du 7 novembre 1979, ces deux demandes furent approuvées par le Comité des transports par chemin de fer.

Questions

Les questions envisagées dans la décision du Comité sur cette affaire portent sur quatre domaines principaux:

1. l'effet de l'article 329(3) de la *Loi sur les chemins de fer* sur les déterminations des pertes réelles;

2. la politique du Comité au regard de la divulgation des renseignements relatifs aux frais des compagnies de chemin de fer;

3. les provisions des articles 253 et 254; et

4. l'effet de la Loi sur le contexte de cette affaire particulière.

L'article 329(3)

L'un des principaux points d'intervention de C.N. dans cette requête était que l'article 329(3) de la *Loi sur les chemins de fer* refusait aux parties intéressées le droit de contester la détermination. To determine what information should be disclosed would require hearing arguments regarding each item with reference to balancing the relevancy and essentiality of the information requested with any harm that may result from its disclosure. In keeping with the agreement reached at the opening, the Committee adjourned the hearing at this point for this issue to be discussed by the parties. We were subsequently informed that in fact agreement on the information to be disclosed had been reached.

In view of the importance of the questions raised by the BCFP application, we said that written reasons for our ruling would be issued, and that in the meantime, we expected the hearing scheduled for November 13 to go ahead. However, the next day, C.N. applied to the Review Committee for review of our ruling, and to the Railway Transport Committee for an adjournment of the November 13 hearing, and a stay of implementation of the ruling pending that review. By *Order R-29888* dated November 7, 1979, these latter two requests were granted by the Railway Transport Committee.

Issues

The issues involved in the Committee decision in this case fall into four main areas:

1. the effect of s. 329(3) of the *Railway Act* on the actual loss determinations;

2. the policy of the Committee regarding disclosure of railway cost information;

3. the requirements of s. 253 and s. 254; and,

4. the effect of the law on the circumstances in this particular case.

Section 329(3)

One of C.N.'s main contentions in this application was that s. 329(3) of the *Railway Act* denied any interested party the right to challenge the actual loss determination or indeed to raise

nation des pertes réelles ou de douter de cette détermination. L'article 329(3) stipule ce qui suit:

> 329(3). Toute détermination des frais faite par la Commission à l'une quelconque des fins de la présente loi est définitive et lie toutes les parties intéressées ou concernées par cette détermination.

Nous ne convenons pas que le but de l'article 329(3) est d'interdire au public tout droit d'information sur la manière dont la détermination des pertes réelles a été réalisée. L'article 329(3) est un article général concernant non seulement la détermination des pertes réelles mais encore toutes les déterminations des frais que la Commission entreprend. L'objectif et l'effet de l'article 329(3) sont de confirmer que la vérification des faits relatifs à la détermination des frais relève du Comité et non d'un autre tribunal ou organisme et d'empêcher l'appel aux autres tribunaux ou organismes en matière de détermination des frais. La détermination des frais faite par le Comité est définitive, mais la façon dont le Comité fait cette détermination et le degré de la participation du public au processus de détermination sont laissés à la discrétion du Comité. L'article 329(3) n'abolit pas le pouvoir discrétionnaire du Comité dans les questions objet des audiences publiques.

En outre, l'article 329(3) n'empêche pas l'application de l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports* qui stipule ce qui suit:

> 63. La Commission peut réviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision.

Par conséquent, le Comité est toujours libre de revoir toute décision (y compris une détermination des frais) et rien dans l'article 329(3) ne l'en empêche. L'allégation que le Comité peut revoir ses décisions sur sa propre initiative (en application de l'article 329(3)) et non sur la demande d'une partie intéressée ne mérite pas, à notre avis, d'être retenue. Comme nous l'avons déjà indiqué, l'article 329(3) confirme que la détermination des frais relève du Comité et du Comité seulement mais il n'impose aucune restriction sur la façon dont le Comité réalise cette détermination.

any questions about that determination. S. 329(3) reads as follows:

> 329(3). Any determination of costs by the Commission for any of the purposes of this Act is final and binding upon all parties interested or affected thereby.

We do not agree that the result of s. 329(3) is to foreclose any right to the public to inquire into the manner in which an actual loss determination has been arrived at. S. 329(3) is a general section aimed at all cost determinations that the Committee makes and not just at actual loss determinations. The intent and effect of s. 329(3) is to ensure that the Committee and no other tribunal or body is the fact finder in the matter of cost determinations, and to preclude appeals to such other bodies or tribunals regarding cost determinations. The Committee's word on cost determinations is final, but the manner in which the Committee makes such determinations and the degree of public input it allows is a matter for the Committee's discretion. S. 329(3) does not remove the Committee's discretion to deal with all matters in public at a public hearing.

Furthermore, s. 329(3) does not affect the operation of s. 63 of the *National Transportation Act* which reads as follows:

> 63. The Commission may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, or may re-hear any application before deciding it.

Thus, the Committee is always free to reconsider any decision (including a cost determination) and nothing in s. 329(3) precludes such discretion. The suggestion that the Committee may reconsider on its own motion but not (due to s. 329(3)) because of an inquiry of an interested party has no merit in our view. As stated before, s. 329(3) ensures that the Committee and the Committee alone will make all cost determinations, but it does not restrict the manner in which it will make such determinations.

La politique du Comité en matière de divulgation des renseignements relatifs aux frais

La question de la divulgation des renseignements relatifs aux frais d'une compagnie de chemin de fer a été soulevée plus d'une fois devant le Comité. Dans les motifs de l'*ordonnance N° R-6313* relative aux réglementations des frais [1966-1969] C.C.T. 361, on a tenu compte des provisions de l'article 331 de la *Loi sur les chemins de fer*. Cet article stipule ce qui suit:

> 331. Lorsque la Commission obtient d'une compagnie de chemin de fer, au cours d'une enquête faite en vertu de la présente loi, des renseignements relatifs aux frais de cette compagnie ou d'autres renseignements de nature confidentielle, ces renseignements ne doivent pas être publiés ni révélés d'une manière qui les rende utilisables par quelqu'un d'autre, sauf si, de l'avis de la Commission, cette publication est nécessaire dans l'intérêt public.

Le Comité a conclu dans cette affaire (page 461) que "dans n'importe quel cas, il revient au Comité de décider si la divulgation est nécessaire dans l'intérêt public et que l'article 387(c) (actuellement 331) ne place aucune restriction sur le Comité au regard des facteurs qu'il peut prendre en considération pour prendre cette décision". Le Comité a envisagé la question de divulgation des frais en se fondant particulièrement sur les requêtes pour l'abandon et la suspension de l'exploitation et a déclaré ce qui suit: (pages 462-463)

> Les articles 314A et 314J de la *Loi sur les chemins de fer* contiennent les nouveaux principes qui régissent les demandes faites par les compagnies de chemin de fer aux fins d'abandonner l'exploitation des embranchements et de suspendre les services des trains pour passagers. La détermination des frais d'exploitation d'une ligne ou d'un service est d'une importance primordiale dans la décision sur l'abandon ou la suspension. En premier lieu, le Comité n'a pas le pouvoir d'autoriser l'abandon d'une ligne ou la suspension d'un service à moins d'être persuadé de l'existence des pertes réelles. En second lieu, l'importance des pertes réelles constitue un facteur primordial dans la décision pour ou contre l'abandon ou la suspension d'une ligne ou d'un service.

Committee Policy on Cost Disclosure

The question of disclosure of railway cost information has been raised many times before the Committee. In the reasons for *Order No. R-6313* concerning cost regulations, [1966-69] C.T.C. 361, the effect of s. 331 of the *Railway Act* was considered. That section reads as follows:

> 331. Where information concerning the costs of a railway company or other information that is by its nature confidential is obtained from the company by the Commission in the course of any investigation under this Act, such information shall not be published or revealed in such a manner as to be available for the use of any other person, unless in the opinion of the Commission such publication is necessary in the public interest.

The Committee concluded in that case (at p. 461) that "in any given case it is for the Committee to say whether disclosure is necessary in the public interest and there is no restriction placed on the Committee by s. 387(c) (now s. 331) on what matters it may take into account in making such a decision". The Committee went on to consider the matter of cost disclosure with particular reference to abandonment and discontinuance applications and to state the following: (at p. 462-63)

> Sections 314A and 314J of the *Railway Act* contain the new principles which govern applications by the railways to abandon branch lines and to discontinue passenger-train services. The determination of the cost of operation of any given line or service is critical to the decision whether to abandon or discontinue. In the first place, the Committee has no power to authorize the abandonment of a line or the discontinuance of a service unless there is an actual loss. And in the second, the magnitude of the actual loss will be a very important factor in deciding whether that line or service should be abandoned or discontinued.

Dans le contexte des demandes d'abandon et de la suspension, on a souvent prétendu, comme dans le cas de cette audience, que sans une divulgation raisonnable des renseignements relatifs aux frais, les participants aux débats, autres que la compagnie de chemin de fer, sont sérieusement désavantagés car ils ne disposent pas de toutes les données du problème à l'étude.

.....

Les effets d'un abandon ou d'une suspension varient largement d'une communauté ou d'une région à l'autre. Dans chacun de ces cas, la décision du Comité est basée sur une détermination des frais, détermination qui doit ensuite être appliquée aux besoins et exigences de la région dans laquelle l'abandon ou la suspension auront lieu. Il importe que le Comité bénéficie pleinement des opinions locales ou régionales sur l'affaire qui est soumise à sa jurisprudence et sur laquelle il doit décider.

À moins de donner aux représentants de cette opinion la chance suffisante d'analyser les données relatives à la question en cause et de formuler leurs arguments à son sujet, l'on voit difficilement comment le Comité peut rendre une décision avec la certitude d'avoir tenu totalement compte des répercussions économiques et sociales de cette décision.

Tout en admettant que le processus décrit ci-dessus implique le plus souvent une audience publique, le Comité est persuadé de la nécessité de la divulgation raisonnable des renseignements sur les frais. Sans cette divulgation en faveur des individus les plus directement concernés, le Comité ne bénéficiera pas de la participation de ces individus et, partant, les empêchera d'apprécier en connaissance de cause les mofifs de sa décision.

Dans le cadre de cette décision le Comité a conclu qu'il ne pouvait pas prévoir toutes les circonstances qui se présenteraient à l'avenir et que, par conséquent, chaque cas devrait être étudié dans son propre contexte au moment où il se présente (p. 465). Dans cette même décision, le Comité a admis franchement que la marge à adopter dans la divulgation des frais dépendait

In the context of abandonment and discontinuance applications, it has often been argued, as indeed it was during the hearing, that without some reasonable disclosure of cost data the parties to the proceedings, other than the railways, are at a serious disadvantage because all of the facts in the case are not available to them.

.....

The effect of an abandonment or a discontinuance in the community or region may well be widely different from its effect in another. In every one of these cases, the decision of the Committee is based on a cost determination which must then be applied to the needs and requirements of the locale in which it is to take effect. It is important that the Committee have the full benefit of the local or regional point of view on any such issue that is before it for decision.

Unless those who represent that point of view have a reasonable opportunity to analyze the significant data bearing upon the issue, and make their arguments accordingly, it is difficult to see how the Committee can make a decision with the assurance that the relevant economic and social implications have been taken fully into account.

When it is recognized that the process just described will most often involve a public hearing, the Committee believes that reasonable disclosure of cost information is essential. Without disclosure in favour of the people most directly affected, the Committee does not have the full benefit of their participation, nor do they have an adequate appreciation of the implications of the Committee's decision.

The Committee concluded in that decision that it could not foresee all of the circumstances that might apply in the future and, accordingly, each case would have to be dealt with on its own merits at the time it arises (p. 465). There was a clear recognition by the Committee in that decision that the differing facts of each abandonment application might well call for varying

des éléments distincts de chaque demande d'abandon et a déclaré par la même occasion qu'il était disposé à ordonner une telle divulgation chaque fois qu'elle s'impose.

Dans l'affaire de la *Saskatchewan Wheat Pool c. le C.N.*, [1972] C.C.T. 164, pages 175-176, le Comité a examiné en détail la méthode qu'il adopterait aux fins d'ordonner la divulgation des renseignements confidentiels. La partie demandant la divulgation devrait en premier lieu prouver qu'une telle mesure était pertinente et indispensable à l'affaire en cause. La partie contestant la divulgation devait démontrer que cette mesure lui porterait un préjudice réel et substantiel, suite à quoi le Comité déciderait si la divulgation des renseignements relatifs aux frais était nécessaire dans l'intérêt public.

Ces principes sont applicables à chaque partie demandant la divulgation des renseignements relatifs aux frais d'une autre partie, quel que soit le cas à l'étude, et forment la base de notre décision dans cette affaire.

Les articles 253 et 254

Les alinéas (2), (3) et (4) de l'article 253 et (1) et (3) de l'article 254 décrivent la manière dont le Comité examine les demandes d'abandon de l'exploitation. Ils stipulent ce qui suit:

> 253(2). Si une compagnie désire abandonner l'exploitation d'un embranchement, elle doit déposer à la Commission une demande d'abandon de l'exploitation de cette ligne en conformité des règles que la Commission peut avoir établies aux termes du paragraphe (1); et la Commission doit, dans la région desservie par l'embranchement, donner l'avis public qu'elle juge raisonnable.
>
> 253(3). En même temps qu'elle produit sa demande d'abandon de l'exploitation d'un embranchement, la compagnie doit également soumettre à la Commission un état des frais et revenus de la compagnie afférents à la ligne pour chacune d'un certain nombre d'années financières consécutives de la compagnie que prescrit la Commission (ci-après appelées au présent article et à l'article 254 les "années de comptabilité prescrites"); et la compagnie doit, aussitôt après, afficher dans chaque gare de la ligne, en conformité de

amounts of cost disclosure and the Committee declared its willingness to order such disclosure when it was required.

In the *Saskatchewan Wheat Pool v. C.N.R. case*, [1972] C.T.C. 164 at 175-176, the Committee considered in more detail the procedure by which it would decide on ordering disclosure of confidential information. The party requesting disclosure first has to establish that it is relevant and essential to his case. The party denying disclosure has to demonstrate that disclosure will cause him actual and substantial harm. The Committee will then decide on whether it is in the public interest that the information should be disclosed.

These principles are applicable to any party requesting disclosure of another party in any case and form the basis of our approach to the decision in this case.

Sections 253 and 254

S. 253(2),(3) and (4) and s. 254(1) and (3) set out the manner in which the Committee is to consider abandonment applications. These subsections read as follows:

> 253(2). If a company desires to abandon the operation of a branch line, the company shall file an application to abandon the operation of that line with the Commission in accordance with any rules that may have been made by the Commission pursuant to subsection (1); and the Commission shall cause such public notice of the application to be given in the area served by the branch line as the Commission deems reasonable.
>
> 253(3). Concurrently with the filing of its application to abandon the operation of a branch line the company shall also submit to the Commission a statement of the costs and revenues of the company attributable to the line in each of such number of consecutive financial years of the company as the Commission may prescribe (hereinafter in this section and section 254 referred to as the "prescribed accounting years"); and the company shall forthwith thereafter, in each station on the line in accordance with any regu-

tout réglement de la Commission à ce sujet, un avis de la demande d'abandon d'exploitation de la ligne.

253(4). Si la Commission est convaincue que la demande d'abandon d'exploitation d'un embranchement a été produite en conformité des règles et règlements de la Commission, cette dernière doit, après enquête, et qu'elle ait ou non donné à la compagnie la possibilité de faire d'autres soumissions, examiner l'état des frais et revenus mentionné au paragraphe (3), avec tous les autres documents, faits et chiffres qu'elle estime pertinents, et elle doit rédiger un rapport indiquant, le cas échéant, les montants qui, à son avis, constituent la perte réelle de l'embranchement au cours de chacune des années de comptabilité prescrites, et la Commission doit faire donner avis public des principales conclusions du rapport dans la région desservie par l'embranchement comme elle l'estime raisonnable. 1966-67, c. 69, art. 42.

254(1). Si la Commission conclut qu'à son avis la compagnie a subi, du fait de l'exploitation de l'embranchement relativement auquel elle a fait une demande d'abandon d'exploitation, une perte réelle dans une ou plusieurs des années de comptabilité prescrites dont, notamment, la dernière de ces années, la Commission doit, après avoir tenu les auditions que, le cas échéant, elle estime nécessaires pour permettre, à toutes les personnes que désirent le faire, de présenter leur point de vue sur l'abandon de l'embranchement, et en tenant compte de tous facteurs qui lui semblent pertinents, décider si l'embranchement n'est pas rentable et continuera vraisemblablement de ne pas l'être et si la ligne doit ou non être abandonnée; mais si la Commission conclut qu'à son avis la compagnie n'a pas subi de perte réelle dans l'exploitation de cet embranchement au cours de la dernière des années de comptabilité prescrites, elle doit rejeter la demande d'abandon de l'exploitation de la ligne sans préjudice de toute demande qui peut subséquemment être faite pour l'abandon de l'exploitation de cette ligne.

254(3). Lorsqu'elle décide si un embranchement non rentable ou tout segment de celui-ci doit ou non être abandonné, la Commis-

lation of the Commission in that behalf, post a notice of the application to abandon the operation of the line.

253(4). If the Commission is satisfied that the application to abandon the operation of a branch line has been filed in accordance with the rules and regulations of the Commission, the Commission shall, after investigation, and whether or not it has afforded the company an opportunity to make further submissions, review the statement of costs and revenues referred to in subsection (3), together with all other documents, facts and figures that in its opinion are relevant, and shall prepare a report setting out the amounts, if any, that in its opinion constitute the actual loss of the branch line in each of the prescribed accounting years, and the Commission shall cause such public notice of the principal conclusions of the report to be given in the area served by the branch line as the Commission deems reasonable 1966-67, c. 69, s. 42.

254(1). If the Commision finds that in its opinion the company, in the operation of the branch line with respect to which an application for the abandonment of its operation was made, has incurred actual loss in one or more of the prescribed accounting years including the last year thereof, the Commission shall, after such hearings, if any, as are required in its opinion to enable all persons who wish to do so to present their views on the abandonment of the branch line and having regard to all matters that to it appear relevant, determine whether the branch line is uneconomic and is likely to continue to be uneconomic and whether the line should be abandoned; but if the Commission finds that in its opinion the company has incurred no actual loss in the operation of such line in the last year of the prescribed accounting years, it shall reject the application for the abandonment of the operation of the line without prejudice to any application that may subsequently be made for abandonment of the operation of that line.

254(3). In determining whether an uneconomic branch line or any segment thereof should be abandoned, the Commission shall

sion doit examiner tous les facteurs qui, à son avis, concernent l'intérêt public et, notamment, sans limiter la généralité de ce qui précède,

a) les pertes réelles subies du fait de l'exploitation de l'embranchement;

b) les autres moyens de transport dont dispose ou dont disposera vraisemblablement la région desservie par l'embranchement;

c) le laps de temps raisonnablement nécessaire à l'adaptation des moyens de transport qui dépendent en tout ou partie de services assurés par l'embranchement, de sorte que l'économie de la région desservie par la ligne en souffre le moins possible;

d) l'effet probable qu'aurait, pour d'autres lignes ou d'autres transporteurs, l'abandon de l'exploitation de l'embranchement ou l'abandon de l'exploitation de tronçons de l'embranchement à différentes dates;

e) les conséquences économiques de l'abandon d'exploitation de l'embranchement pour les collectivités et régions desservies par l'embranchement;

f) la possibilité de maintenir en service l'embranchement ou tout tronçon de celui-ci en modifiant la méthode d'exploitation ou en reliant l'embranchement à d'autres lignes de la compagnie;

g) la possibilité de maintenir en service l'embranchement ou tout tronçon de celui-ci, soit conjointement avec le système d'une autre compagnie de chemin de fer, soit en tant que partie de ce dernier, par la vente ou la location à bail de la ligne ou de tronçons de celle-ci à une autre compagnie de chemin de fer ou par l'échange des droits d'exploitation ou de parcours entre compagnies ou autrement, notamment, lorsque c'est nécessaire, par la construction de lignes de liaison avec les lignes d'autres compagnies; et

h) les ressources actuelles ou futures ressources éventuelles de la région desservie par l'embranchement, les restrictions sai-

consider all matters that in its opinion are relevant to the public interest including, without limiting the generality of the foregoing,

(a) the actual losses that are incurred in the operation of the branch line;

(b) the alternative transportation facilities available or likely to be available to the area served by the branch line;

(c) the period of time reasonably required for the purpose of adjusting any facilities, wholly or in part dependent on the services provided by the branch line, with the least disruption to the economy of the area served by the line;

(d) the probable effect on other lines or other carriers of the abandonment of the operation of the branch line or the abandonment of the operation of any segments of the branch line at different dates;

(e) the economic effects of the abandonment of the operation of the branch line on the communities and areas served by the branch line;

(f) the feasibility of maintaining the branch line or any segment thereof as an operating line by changes in the method of operation or by interconnection with other lines of the company;

(g) the feasibility of maintaining the branch line or any segment thereof as an operating line either jointly with or as part of the system of another railway company by the sale or lease of the line or segments thereof to another railway company or by the exchange of operating or running rights between companies or otherwise, including, where necessary, the construction of connecting lines with the lines of other companies; and

(h) the existing or potential resources of the area served by the branch line, seasonal restrictions on other forms of transportation

sonnières des autres moyens de transport de cette région et les futurs besoins qui se manifesteront probablement en matière de transport dans la région.

Il s'avère clairement qu'il existe trois épreuves à passer avant que la demande d'abandon d'un embranchement ne soit approuvée:

1. l'embranchement doit entraîner des pertes réelles dans "une ou plusieurs années de comptabilité prescrites dont, notamment la dernière de ces années";

2. l'embranchement "n'est pas rentable et continuera de ne pas l'être" et enfin,

3. il faut décider de l'abandon de l'embranchement après avoir examiné tous les facteurs pertinents, y compris les facteurs mentionnés dans l'article 254(3).

Ce n'est qu'après avoir confirmé l'existence des pertes réelles que le Comité envisage les deux épreuves suivantes. La détermination des pertes réelles est une condition préalable que la compagnie de chemin de fer doit satisfaire aux fins de demander l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'un embranchement.

Soulignons toutefois que la Loi ne stipule pas la façon dont le Comité détermine les pertes réelles. Il y a lieu de croire qu'au cas où il le trouve raisonnable, le Comité peut convoquer à une audience préliminaire et distincte consacrée à la détermination des pertes réelles, quitte à tenir une autre audience pour examiner les soumissions relatives aux deux autres conditions. Cette démarche ne constitue certainement pas une méthode efficace dans l'examen de ces cas; en fait, la pratique établie par le Comité consiste à faire la détermination des pertes réelles puis à convoquer les parties concernées à l'audience prévue dans l'article 254(1). Au cas où l'audience publique révèle l'existence d'un doute quelconque au sujet de la détermination des pertes réelles, le Comité n'hésite pas à demander des détails supplémentaires de la part de la compagnie de chemin de fer et à modifier sa détermination des pertes réelles s'il estime que cette modification est nécessaire.

Il est évident qu'en vertu de l'article 254(1) toutes les parties intéressées sont habilitées à

therein and the probable future transportation needs of the area.

Clearly, there are three tests to be met before a railway's application to abandon a branch line will be granted:

1. the branch line must have an actual loss in "one or more of the prescribed accounting years including the last year thereof";

2. the branch line must be determined to be "uneconomic and likely to continue to be uneconomic"; and finally,

3. it must be determined that the branch line should be abandoned after consideration of all relevant matters including those set out in s. 254(3).

It is only if an actual loss is found that the Committee can go on to consider the next two tests. The actual loss determination is a preliminary hurdle that the railway must meet in its application to abandon a branch line.

However, the Act does not stipulate in what manner the Committee is to go about making this actual loss determination. Presumably, if the Committee deemed it to be advisable, a separate initial hearing could be held for the purpose of determining actual loss and then a second hearing held to consider submissions on the last two tests. That, of course, would not be a particularly efficient means of dealing with such cases, and in fact the Committee has established the practice of making such a determination and then holding the hearing required in s. 254(1). If any evidence is led during the public hearing that casts doubt in any way on the actual loss determination, the Committee has not hesitated to require further submissions from the railway if necessary, and to revise its actual loss determination if it is convinced that some modification should be made.

Clearly, by the provisions of s. 254(1), all interested parties are entitled to present their

formuler leurs opinions sur la non rentabilité de l'embranchement. L'existence des pertes réelles et l'importance de ces pertes doivent être prises en considération dans l'étude de la rentabilité. Selon l'article 254(3), c'est également une question que le Comité doit examiner avant de décider si un embranchement doit être abandonné. C'est donc plus qu'une simple condition préalable à satisfaire pour passer à l'étape suivante de l'examen de la demande d'abandon; c'est une affaire dont l'importance est évidente à toutes les étapes de cet examen.

Les articles 253 ou 254 ne comportent aucune disposition qui oblige la Commission à ne recevoir des soumissions en matière de pertes réelles que de la compagnie de chemin de fer. Avant que le Comité n'envisage l'autorisation de l'abandon, il doit y avoir des pertes réelles dans au moins une des années de comptabilité prescrites. Néanmoins, le facteur des pertes réelles demeure un élément important pour déterminer, d'abord si la ligne n'est pas rentable et continuera vraisemblablement de ne pas l'être et, ensuite, si l'exploitation de la ligne devrait être abandonnée. Considéré comme tel, ce facteur peut être l'objet des commentaires et soumissions des autres parties.

Située sous cette perspective, la question de la divulgation se base ensuite sur les critères établis dans l'*affaire de la Saskatchewan Wheat Pool;* autrement dit, il faut prouver que les données requises sont pertinentes et indispensables à l'étude du cas soumis par la partie qui les demande et, si cette démonstration est faite, l'autre partie devra prouver que la divulgation réclamée lui porte un préjudice réel et important, de quoi justifier le refus de la divulgation de la part du Comité.

Circonstances de l'affaire présente

Il est important d'appliquer sur les circonstances du cas à l'étude, l'interprétation qu'on vient de faire des textes de la loi. L'avis de reprise des audiences daté du 9 octobre 1979 indiquait clairement que la détermination des pertes réelles pour 1978 était basée sur "les soumissions préliminaires de la compagnie de chemin de fer" et ce, pour la simple raison que les soumissions finales pour ladite année n'étaient pas encore disponibles. Par conséquent, en ce qui concerne l'année financière 1978, *il est certain* que la révision et le réexamen des pertes réelles

views on whether the branch line is uneconomic. The matter of actual loss and the extent of such loss has to be an important element in the uneconomic test. It is also pursuant to s. 254(3) a matter that the Committee must consider in determining whether a branch line should be abandoned. It is thus more than simply a prerequisite to be met in order to go on to the next step in the abandonment process. It is a matter of continuing importance throughout the abandonment application process.

We find nothing in either s. 253 or s. 254 that would limit the Commission to receiving submissions only from the railway with regard to actual loss. There must be an actual loss in at least one of the prescribed accounting years before the Committee can consider authorizing abandonment. However, the matter of actual loss remains an important factor in determining first whether the line is uneconomic and likely to continue to be uneconomic, and secondly, whether the line should be abandoned. As such, it may be the subject of comments and submissions from other parties.

Viewed in this light, the question of disclosure then depends on the criteria set out in the *Saskatchewan Wheat Pool case*, i.e., any data requested would have to be demonstrated to be relevant and essential to the requesting party's case, and if that is done, the other party would have to show some actual and substantial harm that would be caused by disclosure in order for the Committee to refuse disclosure of the data in question.

Circumstances of this Case

It is important to relate the previously discussed law to the circumstances in this particular case. The Notice of Resumption of Hearing issued on October 9, 1979 clearly stated that the actual loss determination for 1978 was based on the "Railway's preliminary submissions". The reason for this is simply that final submissions for that year were not yet available. Thus, in the case of 1978, there can be no question that revision and reconsideration of the actual loss determination will occur. What C.N. maintains is that this should take place *only in the context of*

auront lieu. Le C.N. prétend que cette révision doit se faire uniquement moyennant des soumissions supplémentaires fournies par la compagnie de chemin de fer et ne doit être l'objet d'aucun commentaire de la part des autres parties intéressées. Attendu que la loi indique clairement que l'abandon de l'exploitation d'un embranchement est une affaire d'intérêt public, nous ne pouvons pas accepter l'allégation voulant nous empêcher de solliciter les opinions et soumissions des parties intéressées.

Il importe également de noter que dans la majorité des demandes d'abandon soumises au Comité, l'existence proprement dite des pertes réelles n'est pas en cause; ce qui est plutôt en cause c'est la détermination exacte de la gravité de ces pertes. Même si une partie pouvait convaincre le Comité que les pertes sont de quelques dollars moindres que la détermination initiale, une telle observation aurait peu d'effet, si jamais elle en avait, sur la question principale qui est de savoir si l'abandon de l'exploitation de la ligne est dans l'intérêt public.

Dans le cas présent, les revenus ont augmenté substantiellement et à un taux plus élevé que les pertes. En fait, entre 1977 et 1978, les pertes ont diminué de $40 000 environ alors que les revenus ont dépassé $600 000, ce qui donne lieu à douter que ces lignes ne soient pas rentables et continueront vraisemblablement de ne pas l'être. Il s'agit-là d'une question au sujet de laquelle le public peut formuler ses opinions au cours de l'audience.

En outre, l'une des parties a demandé si tout ce qui a été payé à C.N. en 1978 a été inclus dans l'état des revenus figurant dans la soumission de C.N. Une petite portion de la subdivision Tidewater connectée avec le service des traversiers de Cowichan Bay n'a pas été incluse dans la demande d'abandon. Les parties intéressées ont demandé si parmi les frais imputés à la ligne objet de l'abandon, certains ne devraient pas plutôt être imputés à la portion de la ligne qui restera en exploitation.

En résumé, la question des revenus et frais n'est pas une question futile ou secondaire dans le contexte de la présente demande d'abandon. Elle constitue un sujet de débat particulièrement important dans le cadre de l'audience publique. Si la BCFP qui est indubitablement une

additional railway submissions and that no other interested party should be able to comment thereon. Considering that the legislation clearly indicates that branch line abandonment is a matter of public interest, we cannot accept the contention that we are so limited in seeking views and submissions of interested parties.

It is also important to note that, in the majority of abandonment applications that come before the Committee, there is no question of whether there is an actual loss. It is only a matter of determining the exact degree of that loss. Even if a party were able to convince the Committee that the loss was a few dollars less than the Committee's original determination had indicated, there would be little or no effect on the main issue of whether it is in the public interest that the line be abandoned.

In this case, on the other hand, revenues have increased substantially and at a greater rate than the losses. In fact, from 1977 to 1978 the loss went down about $40,000. while the revenues went up over $600,000. Thus, it may well be debatable whether these lines are uneconomic and likely to continue to be uneconomic. This is, of course, an issue on which the public may present its views at the hearing.

In addition, a question has been raised by one party as to whether all that it paid to C.N. in 1978 has been included in the revenue listed in C.N.'s cost submission. A small portion of the Tidewater Subdivision connected with the ferry service at Cowichan Bay has not been included in the abandonment application. Questions have been raised by interested parties as to whether some costs attributed to the line in the abandonment application should rightfully be attributed to that portion of the line being retained.

In summary, the question of revenues and costs is not a futile or idle one in the context of this abandonment application. It is an important part of the issues to be debated at the public hearing. As such, if BCFP, who is unquestionably an interested party in this matter, can show

partie intéressée dans cette affaire peut prouver que certaines données relatives aux frais sont pertinentes et indispensables à l'étude de son cas et si C.N. est incapable de prouver que la divulgation des frais lui porte un préjudice réel et important, le Comité ordonnera la divulgation de ces données.

Sur la demande des deux parties, nous n'avons pas envisagé quelles données seraient divulguées et nous nous sommes contentés de limiter nos observations sur les principes généraux régissant la divulgation dans cette affaire. Si les parties ne peuvent pas s'entendre sur les détails, nous entendrons leurs plaidoiries et déciderons quelles données seront divulguées.

that certain data is relevant and essential to their case, and C.N. is unable to demonstrate any actual and substantial harm that will result from its disclosure, the Committee will order disclosure of that data.

At the request of the parties, we have not considered the specifics of which data should be disclosed, but rather, have confined our remarks to the general principles that govern disclosure in this case. If the parties cannot agree on the specifics, we will hear argument and decide on the disclosure of specific data.

Relative à la requête présentée par Consolidated Rail Corporation concernant l'émission d'un certificat de nécessité et d'utilité publiques, en vertu de l'article 11.1 de la Loi sur les chemins de fer,

Relative à l'avis d'acquisition proposée de certaines tenures à bail, présenté par Consolidated Rail Corporation et al, conformément aux dispositions de l'article 27 de la Loi nationale sur les transports et

Relative à la requête révisée présentée par Albert D. Segal concernant un certain dégrèvement, en vertu de l'article 45 de la Loi nationale sur les transports, des articles 5 et 336 de la Loi sur les chemins de fer, et un compte rendu comptable, au nom de The Canada Southern Railway Company.

Répertorié: Re Consolidated Rail Corporation

Comité des transports par chemin de fer: David H. Jones, c.r. (président), M.D. Armstrong et R.M. March.

Date de la décision: le 14 mars 1980
Dossier n°: 49849.1

Transport par chemin de fer - Transfert de biens de deux sociétés incorporées en vertu de la loi américaine dans le but de réorganiser les opérations ferroviaires insolvables - Actifs incluant des tenures à bail dans quatre sociétés ferroviaires canadiennes - Transfert assujetti à l'approbation de la Commission canadienne des transports - Si l'acquisition proposée s'inscrit dans l'intérêt public canadien.

Transport par chemin de fer - Proposition d'une acquisition de participations - Prétendu transfert abusif à une société ferroviaire américaine des tenures à bail dans les sociétés ferroviaires canadiennes - Prétendue omission de la part du dernier cessionnaire et ses prédécesseurs d'agir dans le cadre des exigences de la Loi sur les chemins de fer *- Requête en dommages-intérêts - Compétence de la commission canadienne des transports.*

Consolidated Rail Corporation (ConRail), une société incorporée en vertu des lois de l'état de Pensylvanie, a présenté une requête en vertu de l'article 27 de la Loi nationale sur les transports

In the matter of an Application by Consolidated Rail Corporation for the issuance of a certificate of public convenience and necessity pursuant to Section 11.1 of the Railway Act, and

In the matter of a notice of proposed acquisition by Consolidated Rail Corporation et al. of certain leasehold interests, pursuant to the provisions of Section 27 of the National Transportation Act, and

In the matter of a revised Application by Albert D. Segal for certain relief under Section 45 of the National Transportation Act, Sections 5 and 336 of the Railway Act, and for an accounting, all in respect of The Canada Southern Railway Company.

Indexed as: Re Consolidated Rail Corporation

Railway Transport Committee: David H. Jones, Q.C. (Chairman), M.D. Armstrong and R.M. March.

Date of Decision: March 14, 1980
File No.: 49849.1

Railway transport - Conveyance of assets of two bankrupt U.S. railways to company incorporated under U.S. law for purposes of reorganizing insolvent railway operations - Assets include leasehold interests in four Canadian railways - Conveyance subject to the Canadian Transport Commission's approval - Whether or not the proposed acquisition is in the public interest of Canada.

Railway transport - Proposed acquisition of interests - Alleged improper transfer to U.S. railway of leasehold interests in Canadian railways - Alleged failure of final transferee and predecessors in title to act within the requirements of the Railway Act *- Request for damages - Jurisdiction of the Canadian Transport Commission.*

Consolidated Rail Corporation (ConRail), a company incorporated under the laws of the State of Pennsylvania, applied under s. 27 of the National Transportation Act *for a proposed acquisition of*

proposant l'acquisition de tenures à bail et autres participations dans la St. Lawrence and Adirondack Railway Company, la Detroit River Tunnel Company, la Niagara River Bridge Company et la Canada Southern Railway Company. La requête faisait suite à la réorganisation de la société en faillite Penn Central Transportation Company et de sa filiale à part entière, la Michigan Central Railroad Company, en vertu de l'article 77 de la Bankruptcy Act *(*Loi sur les faillites*) des Etats-Unis.*

Conformément aux termes de la Regional Rail Reorganization Act *des Etats-Unis et du Plan définitif du réseau, les intérêts des deux sociétés insolvables, y compris les intérêts détenus dans les quatre sociétés ferroviaires canadiennes, devaient être transférés à ConRail, sous réserve des autorisations requises en vertu de la loi canadienne. Préoccupé par l'éventuelle interruption ou réduction de la libre circulation tant nationale qu'internationale des marchandises et des passagers empruntant les lignes de chemin de fer faisant l'objet du transfert, le Comité des transports par chemin de fer a ordonné la poursuite des opérations des sociétés autorisées par des tenures à bail sur les voies de chemin de fer exploitées au Canada par Penn Central et ses syndics.*

Des actionnaires minoritaires de The Canada Southern Railway Company sont intervenus en opposition à la requête présentée par ConRail. Leur requête visait, inter alia, *1) l'émission d'une ordonnance, conformément à l'article 45 de la* Loi nationale sur les transports, *déclarant résilié le bail de 1903 détenu par Michigan Central à l'endroit de Canada Southern Railways; 2) la restitution de tous les actifs de la Canada Southern Railways conformément à l'article 336 de la* Loi sur les chemins de fer*; 3) la tenue d'une enquête par le Comité, en vertu des dispositions de l'article 45(1) de la* Loi nationale sur les transports *visant à étudier le défaut de ConRail et de ses prédécesseurs en titre de prendre des mesures conformément aux exigences de la* Loi sur les chemins de fer*; 4) l'adoption, conformément à l'article 45(2), de mesures visant à exiger de ConRail et de ses prédécesseurs en titre qu'ils versent des dommages à Canada Southern pour manquement au devoir.*

Décision: *L'article 336 de la* Loi sur les chemins de fer *confère à une partie lésée le droit d'intenter des poursuites devant des tribunaux civils. La Commission n'est pas investie de pouvoirs spé-*

leased and other interests in the St. Lawrence and Adirondack Railway Company, the Detroit River Tunnel Company, the Niagara River Bridge Company and the Canada Southern Railway Company. The application followed the reorganization of the bankrupt Penn Central Transportation Company and its wholly owned subsidiary Michigan Central Railroad Company under s. 77 of the Bankruptcy Act *of the United States.*

Pursuant to the terms of the United States Regional Rail Reorganisation Act *and a Final System Plan, the interests of the two insolvent companies (which included those of the four Canadian Railways) were to be transferred to ConRail, subject to the necessary Canadian regulatory approvals. The Railway Transport Committee, concerned with the possibilitiy of interruption in the free flow of domestic and international traffic over lines affected by the conveyance, ordered the continuance of the operations of those companies having authority by way of leasehold agreements over lines operated by Penn Central and its trustees in Canada.*

Minority shareholders of the Canada Southern Railway Company intervened in opposition to ConRail's application. The application requested inter alia *1) an Order pursuant to s. 45 of the* National Transportation Act *declaring the 1903 release of Canada Southern Railways to Michigan Central terminated 2) the return of Canada Southern's assets pursuant to s. 336 of the* Railway Act *3) that the Railway Transport Committee inquire, pursuant to s. 45(1) of the* National Transportation Act, *into the failure of ConRail and that of its predecessors in title to act in accordance with the requirements of the* Railway Act *4) and finally, that ConRail and its predecessors in title compensate Canada Southern, pursuant to s. 45(2), for damages arising out of a breach of duty.*

Decision: *Section 336 of the* Railway Act *confers on an aggrieved party a cause of action in the civil courts of law. The Commission is not expressly empowered under the* Railway Act *or s.*

ciaux aux termes de la Loi sur les chemins de fer *ou de l'article 45 de la* Loi nationale sur les transports *lui permettant d'accorder des dommages- intérêts ou d'émettre une ordonnance déclarant le bail de 1903 résilié. Le Comité ne possède juridiction en vertu de l'article 45 de la* Loi nationale sur les transports *que lorsqu'il y a violation de la* Loi sur les chemins de fer *ou d'une* loi spéciale *interdisant de poser certains gestes. Aucune preuve n'a été présentée pour établir que le transfert de la Canada Southern Railway était en contravention de la* Loi sur les chemins de fer *ou d'une* loi spéciale. *Le Parlement n'entendait pas faire du bail de 1903 de The Canada Southern Railway une partie de la* loi spéciale *du Parlement qui ne faisait simplement que ratifier ce bail. Cette* loi spéciale *n'avait pas prépondérance sur les dispositions générales de la* Loi sur les chemins de fer. *La requête alléguant violation du bail ne pouvait être étudiée aux termes de l'article 47 de la* Loi nationale sur les transports *du fait qu'un actionnaire minoritaire ne pouvait prétendre agir au nom de la Canada Southern et, comme l'entente avait été passée entre la Canada Southern et la Michigan Central, seule la Canada Southern pouvait se plaindre de violations au bail en vertu de cet article.*

45 of the National Transportation Act *to grant damages or an Order declaring the 1903 lease terminated. The Committee acquires jurisdiction under s. 45 of the* National Transportation Act *only when there is a breach of the* Railway Act *or of a* Special Act *which prohibits certain acts. No evidence was presented to establish that the transfer of Canada Southern Railway was in breach of the* Railway Act *or of the* Special Act. *It was not the intention of Parliament to make the 1903 lease of the Canada Southern Railway part of a* Special Act *of Parliament which merely ratified the lease. This* Special Act *did not override the general provisions of the* Railway Act. *Nor could the application's alleged breach of the lease be considered under s. 47 of the* National Transportation Act *in that a minority shareholder could not purport to act for Canada Southern; as the agreement was between Canada Southern and Michigan Central, only Canada Southern could complain of breaches to the lease under this section.*

Eu égard au cas de ConRail, la Commission a étudié les réalisations et les articles de ConRail au Canada dans la mesure où ces questions se rapportaient à l'intérêt public.

With respect to the case for ConRail, the Commission considered the performance and operations of ConRail in Canada inasmuch as these issues were related to the public interest.

Le Comité a découvert qu'il y avait eu une réduction importante du nombre de trains circulant sur la division canadienne de ConRail, en raison de la décision de ConRail de diriger le trafic ferroviaire sur ses propres lignes situées aux États-Unis. Un tel changement de parcours a eu et aurait eu de plus vastes répercussions sur le niveau de l'emploi à la Canada Southern Railway que la simple perte directe d'emplois. ConRail n'a cependant pas prouvé que les coûts supplémentaires entraînés par la mise en circulation de ces trains, parcourant cent milles ou plus par trajet sur les lignes américaines, dépassaient les économies réalisées par la suppression de certaines équipes roulantes canadiennes, surtout lorsque les frais de mise en circulation de ces trains étaient exprimés en dollars américains et que les salaires et dépenses encourues au Canada étaient calculés en dollars canadiens. Une politique visant délibérément à réduire à la fois les offres d'emplois et les emplois existants au Canada pour des raisons non prouvées, mais trompeuses, ne

The Committee found a substantial reduction in train operations across the Canada Division of ConRail as a result of ConRail's rerouting traffic to its lines in the U.S.A. Such a diversion had and would have a much larger impact on employment on the Canada Southern Railway than just the direct loss of jobs. ConRail had not demonstrated that the additional costs of running these trains one hundred or more additional miles per trip in the U.S.A. outweighed any savings in Canadian crew costs, particularly when the expenses of running these additional miles in the U.S. were in U.S. dollars whereas the Canadian expenses and wages were paid in Canadian dollars. A conscious and deliberate policy of reducing both job opportunities and jobs in Canada for unsubstantiated and specious reasons could only be considered as contrary to the public interest in Canada.

pouvait être considérée que comme préjudiciable à l'intérêt public au Canada.

Le Comité a jugé satisfaisante la preuve présentée à propos des salaires et avantages sociaux des employés canadiens de ConRail, lesquels étaient plus ou moins équivalents à ceux de leurs collègues américains. Les employés canadiens bénéficiaient en outre d'avantages supplémentaires par rapport à leurs collègues américains, notamment en ce qui concerne les vacances annuelles, conformes aux dispositions du Code canadien du travail, *et le régime de retraite, dérivé du* Railroad Retirement Act *des États-Unis. D'une manière générale, les employés étaient assujettis aux mêmes conventions collectives que les employés américains de la même catégorie professionnelle employés par ConRail. La preuve a toutefois démontré que les emplois du personnel de la Canada Southern ont été sacrifiés en raison des politiques adoptées par ConRail visant la suppression complète des trains. Ces mêmes politiques n'avaient permis à la société ferroviaire de ne conserver qu'une partie de son ancien trafic, laquelle était insuffisante pour assurer la rentabilité de toutes les facettes des opérations de la société. L'exploitation continue de la Canada Southern Railway, le service assuré aux expéditeurs qui en dépendaient et la sécurité d'emploi à long terme des employés de la compagnie, et plus particulièrement de ceux qui ne jouissaient pas d'un programme quinquennal américain de protection de l'emploi, étaient des questions ayant des répercussions directes sur l'intérêt public canadien.*

The Committee was satisfied with the evidence as it related to the wages and fringe benefits of the Canadian employees of ConRail. These were roughly equivalent to those of their U.S. counterparts. Canadian employees enjoyed some additional benefits over their U.S. counterparts in terms of annual vacations, pursuant to the provisions of the Canada Labour Code, *and additional pension benefits, emanating from the U.S* Railroad Retirement Act. *Generally, the employees were subject to the same collective agreements as were similar classes of U.S. employees of ConRail. However, the evidence demonstrated that the jobs of the employees of Canada Southern had been sacrificed as a result of ConRail's policy of total elimination of traffic. This same policy had left insufficient traffic to economically support all aspects of the railway. The continued operation of the Canada Southern Railway, service to shippers who were dependent upon it, and the long term protection of its employees, particularly employees who did not enjoy the benefit of a U.S. five-year job protection plan, were matters which impinged directly on the public interest of Canada.*

La prestation d'un service adéquat aux expéditeurs de grains se trouvant en bordure des lignes canadiennes de ConRail relevait directement de l'intérêt public. ConRail avait conclu une entente officieuse avec les transporteurs canadiens selon laquelle le Canadien National et le Canadien Pacifique fournissaient à la Canada Southern Railway 90% des wagons nécessaires au transport des grains. Le Comité a cependant noté la pénurie grandissante de wagons pour le transport du blé au Canada et l'absence d'obligation pour les chemins de fer canadiens de fournir des wagons additionnels. ConRail avait l'obligation de respecter l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer *et de répondre aux besoins de l'intérêt public en trouvant les moyens nécessaires pour assurer un service adéquat aux expéditeurs utilisant ses lignes canadiennes.*

The issue of adequate service to grain shippers along the Canadian lines of ConRail was also directly relevant to the public interest. ConRail had an informal arrangement with Canadian carriers whereby Canadian National and Canadian Pacific supplied 90% of the grain cars on the Cana la Southern Railway. The Committee noted the growing shortage of grain cars in Canada and the absence of an obligation on the part of Canadian carriers to supply additional cars. ConRail was required to comply with s. 262 of the Railway Act *and meet the requirements of the public interest in finding means to provide adequate service to shippers on its lines in Canada.*

Les prétentions fondées sur la solvabilité financière du requérant n'étaient pas suffisantes pour pouvoir aboutir à une conclusion en matière d'intérêt public. On a ordonné au requerant de tenir à jour des comptes distincts selon le système de classification uniforme des comptes et d'adopter des méthodes comptables appropriées pour chacune des compagnies canadiennes. Le Comité a rejeté la demande de ConRail visant la non divulgation des états des recettes et des dépenses concernant ses opérations au Canada. Selon le Comité, la diffusion de ces renseignements était pertinente à la décision. Les états financiers révisés, bien que non valides sur le plan comptable ou sur le plan de la vérification, montraient que trois des quatre compagnies canadiennes étaient probablement rentables et l'avaient été pendant un certain temps. C'est pour cette raison que ces compagnies poursuivraient vraisemblablement leurs activités. Le Comité a exprimé l'avis que bien que la Canada Southern Railway n'était pas rentable en raison de la perte des revenus que lui procurait l'exploitation des "trains traversant le territoire canadien", cette société ferroviaire pourrait devenir une entreprise plus viable si ConRail s'efforçait de répondre aux besoins de ses clients canadiens.

Arguments based on the financial solvency of the Applicant were insufficient for a finding in respect to the public interest. The Applicant was directed to maintain separate accounts based on the Uniform Classification of Accounts and to institute proper financial accounting procedures for each separate Canadian company. The Committee dismissed ConRail's request for confidentiality of statements on income and expenses concerning its operations in Canada. The Committee stated that the release of this information was germane to the decision in this matter. Revised financial statements, although not valid from an accounting or auditing standpoint, indicated that three of the four Canadian operations were probably profitable and had been for some time. For this reason these companies would likely continue in operation. The Committee was of the view that, although the Canada Southern Railway was unprofitable as a result of its loss of "overhead train" revenues, the railway could become a viable operation if ConRail undertook to meet the transportation requirement of its Canadian customers.

En résumé de ses conclusions, le Comité a déclaré que ConRail connaîtrait probablement des difficultés à oeuvrer à la fois dans l'intérêt du public américain et du public canadien. Le Comité a insisté sur le fait qu'en tant que compagnie ferroviaire menant des activités au Canada, ConRail relevait de la juridiction de la Commission et était soumise aux mêmes obligations que les autres compagnies de chemin de fer oeuvrant au Canada. En outre, ConRail était tenue d'exploiter ces propriétés conformément aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer *et de la* Loi nationale sur les transports *et ce, dans l'intérêt du public canadien. Le Comité ne pouvait faire preuve d'aucune indulgence à l'égard des problèmes du requérant sous d'autres juridictions, lesquels pouvaient être le résultat des responsabilités assumées par le requérant au Canada. Le Comité a dit espérer que ConRail accorderait plus d'attention aux trois compagnies viables, à desservir leurs expéditeurs, à se conformer aux dispositions des lois canadiennes et à créer, plutôt qu'à réduire, le nombre d'emplois. ConRail n'avait pas entièrement convaincu le Comité que le projet d'acquisition n'était pas contraire à l'intérêt public.*

In a summary of its findings, the Committee concluded that ConRail would likely encounter difficulties in trying to serve both the U.S. and Canadian public interest. The Committee stressed that ConRail, as a railway company operating in Canada, fell under the jurisdiction of the Commission and had the same obligations as other railway companies in Canada. Furthermore, that ConRail should operate its properties in compliance wih the Railway Act *and the* National Transportation Act, *in the Canadian public interest. The Committee stated that it could make no allowance for the Applicant's problems in other jurisdictions, which could result from meeting its obligations in Canada. It was expected that ConRail devote more attention to the three viable operations, serving their shippers, meeting Canadian statutory requirements and assisting rather than impairing job opportunities. ConRail had not fully persuaded the Committee that the proposed acquisition would not be prejudicial to the public interest.*

Compte tenu des preuves fournies au Comité, ConRail demeurait la seule partie en présence possédant les antécédents, l'expérience, les moyens financiers et la détermination nécessaire pour exploiter ces quatre compagnies. Compte tenu de l'importance que revêtait la poursuite de l'exploitation des quatre compagnies, du rôle essentiel qu'elles jouaient dans le cadre des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis et du transport des passagers et des marchandises entre ces deux pays, l'interruption de l'exploitation de l'une ou l'autre de ces compagnies serait gravement préjudiciable à l'intérêt public canadien. Toutefois, en raison de la façon dont ces compagnies sont exploitées par ConRail, la décision définitive concernant la requête a été remise à plus tard et on a décidé d'étendre la portée de l'enquête requise par l'article 27(4)(a) de la Loi nationale sur les transports. *On a ordonné au requérant de produire un plan illustrant la façon dont il remédierait aux lacunes précises identifiées par le Comité eu égard à l'exploitation des quatre compagnies.*

On the evidence before the Committee, ConRail was left as the only party to the case with the necessary background, expertise, financial capabilities and willingness to operate the four companies. In view of the importance of the continuity of the four operations, their importance in Canada-U.S. trade and their role in facilitating transportation between the two countries, it would be gravely prejudicial to the public interest of Canada for any of these companies to cease operating. However, as a consequence of the manner of their operation by ConRail, a final determination of the application was postponed and a decision made to extend the investigation required under s. 27(4) (a) of the National Transportation Act. *The Applicant was directed to file a plan describing the ways in which it would deal with specific deficiencies outlined by the Committee regarding the operation of the four companies.*

Jurisprudence citée

Canadian Northern Pacific Ry. Co. c. New Westminster Corp., [1917] A.C. 602
Carter and Sudbury et al., [1949] O.R. 455
Doctors' Hospital and Minister of Health et al., [1976] 12 O.R. (2d) 164
Duthie c. Grand Trunk Ry. Co., (1905) 4 C.R.C. 304
Graham c. C.R.T.C., [1976] 2 C.F. 82
"L'affaire McNabb", (1965) J.O.R. & R. 135
"L'affaire The Esquimalt and Nanaimo Ry. Co.", [1977] C.T.C. 280
Ottawa Electric Ry. c. The City of Ottawa, [1945] R.C.S. 105
Winnipeg, c. Winnipeg Electric Ry. Co., [1921] 2 W.W.R. 282

Cases referred to

Canadian Northern Pacific Ry. Co. v. New Westminster Corp., [1917] A.C. 602
Carter and Sudbury et al., [1949] O.R. 455
Doctors' Hospital and Minister of Health et al., [1976] 12 O.R. (2d) 164
Duthie v. Grand Trunk Ry. Co., (1905) 4 C.R.C. 304
Graham v. C.R.T.C., [1976] 2 F.C. 82
"McNabb Case", (1965) J.O.R. & R. 135
The Esquimalt and Nanaimo Ry. Co. Case, [1977] C.T.C. 280
Ottawa Electricity Ry. v. The City of Ottawa, [1945] S.C.R. 105
Winnipeg v. Winnipeg Electric Ry. Co., [1921] 2 W.W.R. 282

Décisions et ordonnances citées

Ordonnance n° R-22589 du C.T.C.F., datée du 29 mars 1976
Ordonnance n° R-22616 du C.T.C.F., datée du 31 mars 1976

Decisions and Orders referred to

R.T.C. Order No. R-22589 dated March 29, 1976

R.T.C. Order No. R-22616 dated March 31, 1976

Lois citées

Acte concernant la compagnie du chemin de fer du Sud du Canada, 1873-74 (Can.), chap. 68

Statutes referred to

An Act respecting the Canada Southern Railway Company, 1873-74 (Can.), chap. 68

An Act for the Incorporation of the Erie and Niagara Extension Railway Company, 1867-68 (Ont.), chap. 14
An Act to amend the Act incorporating the Erie and Niagara Extension Railway Company, and to change the name to the Canada Southern Railway Company, 1869 (Ont.), chap. 32
Bankruptcy Act, 11 U.S.C. § 77
L'Acte d'Arrangement du chemin de fer du Sud du Canada, 1878 (Can.), chap. 27
L'Acte du Canada Southern, 1904 (Can.), chap. 55
Loi nationale sur les transports, S.C.R. 1970, chap. N-17, art. 27, 45, 48 et 58
Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 5, 6(1) 9(3), 11, 11.1, 95-99, 260, 262, 336
Regional Rail Reorganization Act, 1973 (Can.), 45 501(c), 504(d), 505

Règles citées

Règles générales de la C.C.T., C.R.C. 1978, chap. 1142, r. 51

Doctrine citée

Driedger, Elmer A., The Construction of Statutes, Toronto, Butterworths, 1974, xv-356 p.

Comparutions

F.J.C. Newbould pour Consolidated Rail Corporation; J.F. Walter et E.G. Abbot pour l'Association des syndicats de cheminots du Canada; G.D. Robertson pour la Fraternité des préposés à l'entretien des voies; D.V. McDuffe pour les Travailleurs unis des transports; J. Pope en son propre nom; A.D. Segal et B. Laird pour le Comité des actionnaires minoritaires et en tant qu'actionnaire de The Canada Southern Railway Company; J.D. McElwain pour The Canada Southern Railway Company; A.M. McLennan pour l'Administration de la voie maritime du St-Laurent; J.E. Fordyce et Ann Dillon pour la Chesapeake and Ohio Railway Company; D. Bekhor pour les Chemins de fer Nationaux du Canada; J.A. Whitelaw et S.R. Shaw pour l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario; P. Charron et J. Ménard pour le Ministère des transports du Québec; Samuel Weir, c.r., pour Grand Cayman Global Corporation Ltd.; Duncan Finlayson pour les syndics de Penn Central et du syndic de Michigan Central; K.W. Thompson et J.D. Patenaude pour la Commission.

An Act for the Incorporation of the Erie and Niagara Extension Railway Company, 1867-68 (Ont.), c. 14
An Act to amend the Act incorporating the Erie and Niagara Extension Railway Company, and to change the name to the Canada Southern Railway Company, 1869 (Ont.), c. 32
Bankruptcy Act, 11 U.S.C. § 77
The Canada Southern Arrangement Act, 1878 (Can.), c. 27
The Canada Southern Railway Company Act, 1904 (Can.), c. 55
National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, ss. 27, 45, 48 and 58
Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 5, 6(1), 9(3), 11, 11.1, 95-99, 260, 262, 336
Regional Rail Reorganization Act, 1973 (Can.), 45 501(c), 504(d), 505

Rules referred to

General Rules of the C.T.C., C.R.C. 1978, c. 1142, r. 51

Authorities referred to

Driedger, Elmer A., The Construction of Statutes, Toronto, Butterworths, 1974, xv-356 p.

Appearances

F.J.C. Newbould for Consolidated Rail Corporation; J.F. Walter and E.G. Abbot for the Canadian Railway Labour Association; G.D. Robertson for the Brotherhood of Maintenance-of-way Employees; D.V. McDuffe for the United Transportation Union; J. Pope on his own Behalf; A.D. Segal and B. Laird for the Minority Shareholders Committee and as a shareholder in Canada Southern Railway; J.D. McElwain for The Canada Southern Company; A.M. McLennan for the St. Lawrence Seaway Authority; J.E. Fordyce and Ann Dillon for the Chesapeake and Ohio Railway Company; D. Bekhor for the Canadian National Railways; J.A. Whitelaw and S.R. Shaw for the Ontario Wheat Producers Marketing Board; P. Charron and J. Ménard for the Quebec Department of Transport; S. Weir, Q.C. for Grand Cayman Global Corporation Ltd.; D. Finlayson for the Trustees of Penn Central and the Trustee of Michigan Central; K.W. Thompson and J.D. Patenaude for the Canadian Transport Commission.

TABLE DES MATIÈRES

		Page
1.	**La requête**	385
1.1	Contenu	385
1.2	Modification	385
1.3	Avis d'audience	386
1.4	La loi	386
1.5	Interventions	389
2.	**Les audiences**	389
3.	**Historique**	391
3.1	Insolvabilité de Penn Central Transportation Company	391
3.2	Compagnies de chemin de fer canadiennes insolvables	392
3.3	Le Regional Rail Reorganization Act (Loi sur la réorganisation des chemins de fer régionaux) des États-Unis	397
3.4	Le Plan définitif du réseau	397
3.5	Les biens faisant l'objet de la requête	397
1.	The St. Lawrence and Adirondack Railway Company	398
2.	The Canada Southern Railway Company	398
3.	Detroit River Tunnel Company	399
4.	Niagara River Bridge Company	400
3.6	Le transfert à ConRail	403
4.	**Description physique des quatre compagnies canadiennes faisant l'objet de la requête**	408
4.1	Detroit River Tunnel Company	408
4.2	The Canada Southern Railway Company	409
4.3	Niagara River Bridge Company	410
4.4	The St. Lawrence and Adirondack Railway Company	410
4.5	La division canadienne de ConRail	411

TABLE OF CONTENTS

		Page
1.	**The Application**	385
1.1	Content	385
1.2	Amendments	385
1.3	Notice of Hearing	386
1.4	The Law	386
1.5	Interventions	389
2.	**The Hearings**	389
3.	**Background**	391
3.1	The Insolvency of Penn Central Transportation Company	391
3.2	Insolvent Railway Companies in Canada	392
3.3	The Regional Rail Reorganization Act	397
3.4	The Final System Plan	397
3.5	The Assets Subject to the Application	397
1.	The St. Lawrence and Adirondack Railway Company	398
2.	The Canada Southern Railway Company	398
3.	The Detroit River Tunnel Company	399
4.	The Niagara River Bridge Company	400
3.6	The Conveyance to ConRail	403
4.	**Physical Description of the Four Canadian Companies Related to the Application**	408
4.1	The Detroit River Tunnel Company	408
4.2	The Canada Southern Railway Company	409
4.3	The Niagara River Bridge Company	410
4.4	The St. Lawrence and Adirondack Railway Company	410
4.5	The Canada Division of ConRail	411

	Page
5. La position des intervenants face à la requête de la ConRail	411
A. Actionnaires minoritaires de The Canada Southern Railway Company	411
5.1 M. Albert D. Segal	411
5.2 M. Joseph Pope	412
5.3 M. Samuel Weir, c.r.	413
B. Autres intervenants	413
5.4 L'Association des syndicats de cheminots du Canada	413
5.5 The Chesapeake and Ohio Railway Company	414
5.6 Les Chemins de fer Nationaux du Canada	414
5.7 The Canada Southern Railway Company	414
5.8 L'Association des négociants en grains et aliments pour bétail de l'Ontario	414
5.9 L'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario	415
5.10 Administration de la voie maritime du St-Laurent	416
5.11 Le gouvernement de la province de Québec	417
5.12 Les syndics de Penn Central et de Michigan Central	417
6. La requête modifiée présentée par M. Albert D. Segal	418
6.1 Introduction	418
6.2 La première requête de M. Segal	419
6.3 La requête modifiée de M. Segal	420
6.4 Historique de The Canada Southern Railway Company	422
6.5 Objections préliminaires de ConRail	423
6.6 La décision quant aux objections préliminaires de ConRail	430
7. Le cas de ConRail	444
7.1 Les employés canadiens de la division canadienne de ConRail, rémunération, avantages sociaux et droits de négociation	444
7.2 Opérations et services ferroviaires de la division canadienne de ConRail	445

	Page
5. The Position of Intervenors in the ConRail Application	411
A. Minority Shareholders of The Canada Southern Railway Company	411
5.1 Mr. Albert D. Segal	411
5.2 Mr. Joseph Pope	412
5.3 Mr. Samuel Weir, Q.C.	413
B. Other Intervenors	413
5.4 The Canadian Railway Labour Association	413
5.5 The Chesapeake and Ohio Railway Company	414
5.6 Canadian National Railways	414
5.7 The Canada Southern Railway Company	414
5.8 The Ontario Grain and Feed Dealers Association	414
5.9 Ontario Wheat Producers Marketing Board	415
5.10 The St. Lawrence Seaway Authority	416
5.11 Government of the Province of Quebec	417
5.12 Trustees for Penn Central and Michigan Central	417
6. The Revised Application of Albert D. Segal	418
6.1 Introduction	418
6.2 The First Segal Application	419
6.3 The Revised Segal Application	420
6.4 History of Canada Southern Railway Company	422
6.5 Preliminary Objections of ConRail	423
6.6 Disposition of Preliminary Objections of ConRail	430
7. The Case for ConRail	444
7.1 The Canadian Employees of the Canada Division of ConRail, Compensation, Fringe Benefits, and Bargaining Rights	444
7.2 Operations and Train Services on the Canada Division of ConRail	445

	Page
7.3 Programme d'entretien et de restauration	446
7.4 Wagons fournis aux expéditeurs de grains sur les lignes de The Canada Southern Railway	446
7.5 Title Five - Protection des employés	449
7.6 La position de la compagnie ConRail en matière d'intérêt public	451
8. Les demandes de renseignements présentées par le Comité	452
8.1 La demande de renseignements relative à l'article 11.1 de la Loi sur les chemins de fer	452
8.2 Retrait de la requête en vertu de l'article 11.1 de la Loi sur les chemins de fer	452
8.3 La demande de renseignements supplémentaires présentée par le Comité	453
9. Conclusions du Comité relatives à l'intérêt public	454
9.1 Le service ferroviaire de la division canadienne de ConRail	455
9.2 Les employés canadiens de ConRail et la sécurité d'emploi relative aux activités canadiennes de ConRail	462
9.3 Wagons de marchandises fournis aux expéditeurs de grains sur les lignes de The Canada Southern Railway	468
9.4 La position de la compagnie ConRail en matière d'intérêt public	473
10. Les rapports financiers sur les activités de ConRail au Canada	474
10.1 Résumé des documents présentés par ConRail pour illustrer la situation financière de chacune des compagnies	476
11. Viabilité économique des activités canadiennes de ConRail	485
12. Résumé des conclusions	486
13. La décision	491

	Page
7.3 Maintenance and Rehabilitation Program	446
7.4 Car Supply to Grain Shippers on The Canada Southern Railway	446
7.5 Title Five - Employee Protection	449
7.6 The ConRail Corporate Position on the Public Interest	451
8. The Committee's Information Requests	452
8.1 The Information Request Pursuant to Section 11.1 of the Railway Act	452
8.2 Withdrawal of Application Under Section 11.1 of the Railway Act	452
8.3 The Committee's Request for Additional Information	453
9. Commission Findings Related to the Public Interest	454
9.1 Train Service on the Canada Division of ConRail	455
9.2 The Canadian Employees of ConRail and Job Protection on the Canadian Operations of ConRail.	462
9.3 Car Supply to Grain Shippers on The Canada Southern Railway	468
9.4 The ConRail Corporate Position With Respect to the Public Interest	473
10. The Financial Reporting of ConRail's Operations in Canada	474
10.1 Summary of ConRail's Submission with Respect to the Financial Reality of Each Separate Corporate Entity	476
11. Economic Viability of ConRail's Canadian Operations	485
12. Summary of Findings	486
13. The Decision	491

DÉCISION

Entendue à Ottawa (Ontario) les 7, 8, 9, 10, 11, 14 et 15 mars 1977 et à Toronto (Ontario) les 20, 21, 22, 26, 27, 28 et 29 juin 1978.

1. La requête

1.1 Contenu

Le 5 mars 1976, les Syndics de Penn Central Transportation Company et le Syndic de Michigan Railroad Company adressaient au Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports un avis d'acquisition proposée par le requérant, Consolidated Rail Corporation (Conrail) se rapportant à

1) des tenures à bail des actifs de The St. Lawrence and Adirondack Railway Company, Detroit River Tunnel Company et Niagara River Bridge Company;

2) des actions de The St. Lawrence and Adirondack Railway Company, The Canada Southern Railway Company et Detroit River Tunnel Company;

3) des obligations et des crédits de The Canada Southern Railway Company; et

4) de toutes les autres propriétés et participations, ainsi que de tous les biens connexes qui peuvent être acquis conformément à l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*.

Consolidated Rail Corporation a de plus présenté une demande d'émission d'un certificat de nécessité et d'utilité publiques relatif à la constitution proposée de ConRail Canada Ltd. en société par actions et ce, conformément à l'article 11.1 de la *Loi sur les chemins de fer*. À l'origine, il était proposé que ConRail Canada acquière, possède et détienne les actions, les obligations et les autres participations acquises auprès des Syndics des compagnies en faillite précédemment mentionnées et que ConRail acquière et détienne les tenures à bail y afférent.

1.2 Modifications

Le 20 juin 1978, l'avocat de ConRail déposait en vertu de l'article 11.1 de la *Loi sur les chemins de fer*, un avis de retrait de la demande d'émission d'un certificat de nécessité et d'utilité

DECISION

Heard in Ottawa, Ontario, March 7, 8, 9, 10, 11, 14 and 15, 1977 and at Toronto, Ontario, June 20, 21, 22, 26, 27, 28 and 29, 1978.

1. The Application

1.1 Content

On March 5th, 1976, the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission received a Notice of Proposed Acquisition by The Consolidated Rail Corporation (ConRail), the Applicant, from the Trustees of Penn Central Transportation Company and the Trustee of Michigan Central Railroad Company, of

1) leased interests in assets of The St. Lawrence and Adirondack Railway Company, the Detroit River Tunnel Company and the Niagara River Bridge Company;

2) stock interest in The St. Lawrence and Adirondack Railway Company, The Canada Southern Railway Company and the Detroit River Tunnel Company;

3) bond and credit interests in The Canada Southern Railway Company; and

4) all other properties, assets and interests which may be acquired in connection therewith pursuant to Section 27 of the *National Transportation Act*.

Further, the Consolidated Rail Corporation also made application for a Certificate of Public Convenience and Necessity with respect to the proposed incorporation of ConRail Canada Ltd., pursuant to Section 11.1 of the *Railway Act*: it was initially proposed that ConRail Canada would acquire, own and hold the stocks, bonds and other security interests being acquired from the trustees of the aforementioned bankrupt estates and that ConRail would acquire and hold the associated leasehold interests.

1.2 Amendments

One June 20th, 1978, counsel for ConRail filed notice of withdrawal of the application for a Certificate of Public Convenience and Necessity, under Section 11.1 of the *Railway Act*. In the

publiques. Ainsi que l'a déclaré son avocat, "le retrait effectif de la requête présentée en vertu de l'article 11.1 signifie que toutes les participations et non pas seulement les tenures à bail, c'est-à-dire les actions, les obligations et les crédits, seront détenues par ConRail, Consolidated Railway Corporation, plutôt que par la filiale de Consolidated Railway qu'il était proposé de constituer..."

1.3 Avis d'audience

Le 27 janvier 1977, le secrétaire du Comité des transports par chemins de fer publiait un avis de tenue d'une audience publique se rapportant aux requêtes présentées par ConRail et cet avis était adressé en bonne et due forme aux parties intéressées, conformément aux *Règles générales de la Commission* et à l'article 27(2) de la *Loi nationale sur les transports*.

1.4 La loi

ConRail a présenté ses requêtes au Comité en vertu de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports* et de l'article 11.1 de la *Loi sur les chemins de fer*, telle que modifiée.

ART. 27. (1) Une compagnie de chemin de fer, une compagnie de pipe-line pour denrées, une compagnie de transport par eau, une personne exploitant une entreprise de transport par véhicule à moteur ou un transporteur par air, assujetti à la compétence législative du Parlement du Canada, qui se propose d'acquérir directement ou indirectement, par achat, location à bail, fusion, consolidation ou autrement, un intérêt dans les affaires ou l'entreprise de toute personne principalement engagée dans des opérations de transport, que ces affaires ou cette entreprise soient ou non soumises à la compétence du Parlement, doit donner à la Commission avis de l'acquisition proposée.

(2) La Commission doit donner ou faire donner l'avis public ou tel autre avis de toute acquisition proposée mentionnée au paragraphe (1) qui lui semble raisonnable dans les circonstances, y compris l'avis au directeur des enquêtes et recherches en vertu de la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*.

(3) Toute personne visée par une proposition d'acquisition mentionnée au paragra-

words of its counsel, "the effective withdrawal of the application under Section 11.1 would mean that all of the interests, not just the leasehold interests, but also the stock, bond, credit interests would be held by ConRail, Consolidated Railway Corporation, and not by a proposed subsidiary of Consolidated Rail..."

1.3 Notice of Hearing

A notice of public hearing respecting ConRail's applications was issued by the Secretary of the Railway Transport Committee on January 27th, 1977 and notice was duly published and circulated to interested parties pursuant to the *General Rules of the Commission* and Section 27(2) of the *National Transportation Act*.

1.4 The Law

ConRail's applications to the Committee were made under Section 27 of the *National Transportation Act* and Section 11.1 of the *Railway Act* as amended.

S. 27. (1) A railway company, commodity pipeline company, company engaged in water transportation, or person operating a motor vehicle undertaking or an air carrier, to which the legislative jurisdiction of the Parliament of Canada extends, that proposes to acquire, directly or indirectly, an interest, by purchase, lease, merger, consolidation or otherwise, in the business or undertaking of any person whose principal business is transportation, whether or not such business or undertaking is subject to the jurisdiction of Parliament, shall give notice of the proposed acquisition to the Commission.

(2) The Commission shall give or cause to be given such public or other notice of any proposed acquisition referred to in subsection (1) as to it appears to be reasonable in the circumstances, including notice to the Director of Investigation and Research under the *Combines Investigation Act*.

(3) Any person affected by a proposed acquisition referred to in subsection (1) or any

phe (1) ou toute association ou autre organisme représentant les transporteurs ou des entreprises de transport visées par cette acquisition peut, dans le délai qui peut être prescrit par la Commission, s'opposer auprès de la Commission à cette acquisition en invoquant le motif qu'elle restreindra indûment la concurrence ou portera autrement préjudice à l'intérêt public.

(4) Lorsqu'il est fait opposition en conformité du paragraphe (3), la Commission,

(a) doit faire l'enquête, comprenant notamment la tenue d'audiences publiques, qu'elle estime nécessaire ou souhaitable dans l'intérêt public;

(b) peut ne pas reconnaître une semblable acquisition si, de l'avis de la Commission, cette acquisition doit restreindre indûment la concurrence ou être par ailleurs préjudiciable à l'intérêt public;

et toute semblable acquisition, à laquelle il a été fait opposition dans le délai prévu à cette fin par la Commission et que la Commission n'a pas reconnue, est nulle.

(5) Rien au présent article ne doit s'interpréter comme autorisant l'acquisition d'un intérêt dans une autre compagnie lorsque cette acquisition est interdite par quelque loi du Parlement du Canada. 1966-67, c. 69, art. 20.

Les articles 11 et 11.1 de la *Loi sur les chemins de fer*, telle que modifiée, prévoient:

Art. 11. (1) Sous réserve du présent article, le ministre de la Consommation et des Corporations, sur requête à cette fin et sur paiement des droits que le gouvernement peut prescrire à cet égard, peut délivrer, sous son sceau officiel, des lettres patentes constituant en corporation le requérant et les personnes qui deviendront par la suite actionnaires de la compagnie ainsi créée, aux fins de construire ou d'exploiter un chemin de fer au Canada.

(2) Une compagnie de chemins de fer ne doit pas être constituée en corporation en vertu du présent article sous un nom identique au nom d'une corporation, association ou

association or other body representing carriers or transportation undertakings affected by such acquisition may, within such time as may be prescribed by the Commission, object to the Commission against such acquisition on the grounds that it will unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest.

(4) Where objection is made pursuant to subsection (3), the Commission,

(a) shall make such investigation, including the holding of public hearings, as in its opinion is necesary or desirable in the public interest;

(b) may disallow any such aquisition if in the opinion of the Commission such acquisition will unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest;

and any such acquisition, to which objection is made within the time limited thereof by the Commission that is disallowed by the Commission, is void.

(5) Nothing in this section shall be construed to authorize any acquisition of any interest in any other company that is prohibited by any Act of the Parliament of Canada. 1966-67, c. 69, s. 20.

Sections 11 and 11.1 of the *Railway Act*, as amended, provide:

S. 11. (1) Subject to this section, the Minister of Consumer and Corporate Affairs, on a petition therefore and on payment of such fees as the Governor in Council may prescribe, may issue, under his seal of office, letters patent constituting the petitioner, and such persons as thereafter become shareholders of the company thereby created, a body corporate and politic for the objects of constructing or operating a railway in Canada.

(2) A railway company shall not be incorporated under this section with a name that is the same as the name of any corporation, association or firm carrying on

entreprise qui fait des affaires au Canada ou qui est constituée en corporation en vertu des lois du Canada ou d'une province du Canada, ou sous un nom qui ressemble à ce nom au point que, de l'avis du ministre de la Consommation et des Corporations, il puisse vraisemblablement tromper ou être confondu avec ce nom, à moins que la corporation, l'association ou l'entreprise ne soit en cours de dissolution ou en train de procéder à un changement de nom et qu'elle ne signifie son consentement de la façon requise par le ministre de la Consommation et des Corporations ou sous un nom qui donne à d'autres égards lieu à une objection pour des raisons d'ordre public.

business in Canada or incorporated under the laws of Canada or of any province thereof, or that so nearly resembles that name as to be in the opinion of the Minister of Consumer and Corporate Affairs likely to deceive or likely to be confused with that name, unless the corporation, association or firm is in the course of being dissolved or of changing its name and signifies its consent in such manner as the Minister of Consumer and Corporate Affairs may require, or with a name that is otherwise on public grounds objectionable.

Art. 11.1 (1) Des lettres patentes ne seront délivrées en vertu de l'article 11 qu'après délivrance, en vertu du paragraphe (2), d'un certificat de nécessité et d'utilité publiques.

S. 11.1 (1) No letters patent shall issue under Section 11 unless there is a certificate of public convenience and necessity issued under subsection (2).

(2) La Commission peut délivrer un certificat de nécessité et d'utilité publiques afférent à une proposition de constitution en corporation en vertu du paragraphe (1) si la Commission est convaincue que la compagnie proposée est et sera rendue nécessaire en raison de la nécessité et de l'utilité publiques actuelles et à venir et, en examinant une demande d'obtention d'un certificat, la Commission doit tenir compte des questions qui lui semblent pertinentes à ce sujet, y compris, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, des facteurs suivants:

(2) The Commission may issue a certificate of public convenience and necessity in respect of a proposed incorporation under subsection (1) if the Commission is satisfied that the proposed company is and will be required by reason of the present and future public convenience and necessity and in considering an application for a certificate, the Commission shall take into account such matters as to it appears to be relevant including, without limiting the generality of the foregoing, the following:

(a) la praticabilité économique du chemin de fer;

(a) the economic feasibility of the railway;

(b) les possibilités financières du requérant, les méthodes proposées pour le financement du chemin de fer et la mesure dans laquelle des Canadiens auront l'occasion de participer au financement de la compagnie et l'équipement et à la construction du chemin de fer, et

(b) the financial responsibility of the applicant, the methods proposed for financing the railway and the extent to which Canadians will have an opportunity of participating in the financing of the company and in the construction of the railway; and

(c) tout intérêt public qui, de l'avis de la Commission, peut être affecté par l'octroi ou le refus du certificat.

(c) any public interest that in the opinion of the Commission may be affected by the granting or refusing of the certificate.

(3) La Commission devra donner ou faire donner l'avis public ou autre de toute demande d'obtention d'un certificat de néces-

(3) The Commission shall give or cause to be given such public or other notice of any application for a certificate of public conve-

sité et d'utilité publiques, en vertu du présent article, qui lui semble raisonnable en l'occurrence.

1.5 Interventions

Suite à l'avis publié en vertu de l'article 27(2) de la *Loi nationale sur les transports*, les organismes ou personnes suivants ont déposé, auprès du Comité, des interventions contraires à la requête présentée en vertu de l'article 11.1:

Objection ou Intervention	Article
Administration de la voie maritime du St-Laurent	27, 11.1
Pope & Co.	27, 11.1
CN (intérêt) de par son rôle d'observateur	27, 11.1
Albert D. Segal	27, 11.1
Association des syndicats de cheminots du Canada	11.1
Mlle A. Jarvis (appuyant Segal)	11.1
Ministère des Transports de la province de Québec	27, 11.1
M. R.D. Tennant Jr.	27, 11.1
Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario	27
Requête révisée: A.D. Segal	45, L.N.T. 5, 336 L.C.F.
Chesapeake and Ohio Railway Co.	27, 11.1

M. Albert D. Segal a également déposé sa propre requête auprès du Comité portant sur les déclarations et autres dégrèvements dont nous traiterons un peu plus loin. Exception faite des parties mentionnées ci-dessus, nul autre n'est intervenu pour appuyer la requête de M. Segal ou s'y opposer.

2. Les audiences

Tel que prévu, l'audience s'est tenue le 7 mars 1977 dans la salle d'audience de la Commission à Ottawa et a duré sept jours. Le 15 mars 1977, l'audience était ajournée et le Comité demandait au requérant de fournir un grand nombre de renseignements complémentaires se rapportant aux quatre compagnies faisant l'objet des requêtes. Un document dressant la liste de tous les renseignements requis par le Comité a donc été remis au requérant et celui-ci devait rencontrer s'il y avait lieu les agents du Comité

nience and necessity under this section as to it appears to be reasonable in the circumstances.

1.5 Interventions

In response to the notice published as required by Section 27(2) of the *National Transportation Act*, the following filed objections with the Committee and intervened in the Section 11.1 application:

Objection or Intervention	Section
St. Lawrence Seaway Authority	27, 11.1
Pope & Co.	27, 11.1
CN (interest) watching brief	27, 11.1
Albert D. Segal	27, 11.1
Canadian Railway Labour Association	11.1
Miss A. Jarvis (supporting Segal)	11.1
Quebec Dept. of Transport	27, 11.1
Mr. R.D. Tennant Jr.	27, 11.1
Ont. Wheat Producers' Marketing Bd	27
Revised appln.: A.D. Segal	45, N.T.A. 5, 336 R.A.
Chesapeake and Ohio Railway Co.	27, 11.1

Mr. Albert D. Segal also made his own application to the Committee for declaratory and other relief, of which more will be said later. No one, other than parties mentioned above, intervened to support or oppose Mr. Segal's application.

2. The Hearings

The hearing commenced, as scheduled, on March 7th, 1977 in the Commission court room in Ottawa and continued for seven days. On March 15th 1977, the hearing was adjourned and the Applicant was directed by the Committee to furnish a great deal of supplemental information of a wide range concerning the four companies that were the subjects of the applications. The Applicant was provided with a statement containing the information required by the Committee and was directed to meet with Committee

à Philadelphie pour transmettre au Comité les informations requises. Nos agents ont donc rencontré le requérant à Philadelphie à quatre reprises:

1. Première rencontre - 14 et 15 avril 1977
2. Deuxième rencontre - 9 et 10 mai 1977
3. Troisième rencontre - 1er et 2 juin 1977
4. Quatrième rencontre - 28 et 29 juin 1977.

Exception faite de certaines données que le Comité a jugées d'ordre confidentiel, tous les renseignements communiqués par le requérant ont été transmis aux intervenants, à Toronto, le 31 mai 1978.

L'audience a repris à Toronto, le 20 juin 1978 afin d'accéder à la demande des intervenants qui souhaitaient un changement de juridiction et une réduction de leurs dépenses. L'audience s'est poursuivie jusqu'au 29 juin 1978, date à laquelle le requérant a terminé la présentation de la cause ConRail. À l'issue de l'audience, le président a demandé en notre nom que ConRail présente certaines données complémentaires sur les états financiers relatifs à l'exploitation par le requérant de chacune des sociétés en cause. Cette demande visait à prendre connaissance de la véritable situation financière des compagnies que le requérant souhaitait acquérir. Nous avons de plus demandé que ConRail fournisse certaines données sur les employés. Les responsables du Comité ont encore une fois manifesté leur intention de rencontrer les responsables de ConRail à Philadelphie pour aider le requérant à répondre à notre demande de renseignements complémentaires. Il y a donc eu six rencontres:

1. Première rencontre - du 14 au 16 août 1978
2. Deuxième rencontre - du 26 au 28 septembre 1978
3. Troisième rencontre - 14 et 15 novembre 1978
4. Quatrième rencontre - 29 et 30 mars 1979
5. Cinquième rencontre - du 24 au 26 avril 1979
6. Sixième rencontre - le 15 août 1979.

Le 11 août 1979, le requérant nous présentait un rapport complet dont le contenu et la présentation nous convenaient mutuellement.

En outre, les responsables du Comité ont visité les locaux de Detroit River Tunnel Company de la région de Windsor/Detroit, ainsi que les bureaux de The Canada Southern Railway à

officers in Philadelphia, as might be required for the purpose of conveying that information to the Committee. Our officers met with the Applicant in Philadelphia on four occasions:

1. First Meeting - April 14 and 15, 1977
2. Second Meeting - May 9 and 10, 1977
3. Third Meeting - June 1 and 2, 1977
4. Fourth Meeting - June 28 and 29, 1977

All information provided by the Applicant, with the exception of certain data ruled confidential by the Committee, was distributed to the Intervenors in Toronto, on May 31st, 1978.

The hearing resumed in Toronto on June 20th, 1978, to minimize cost to, and increase convenience of, Intervenors who had requested a change in venue. The hearing continued until June 29th, 1978, when the Applicant completed the presentation of the ConRail case. At the conclusion, the Chairman, on our behalf, served ConRail with a request for certain additional information on the financial reporting of the operations by the Applicant of each separate corporate entity in question in the case. The purpose of this request was to obtain a clear reflection of the financial reality of that which the Applicant wished to acquire. In addition, we requested certain employee related data. Once again, Committee officers were instructed to meet with ConRail in Philadelphia, to assist the Applicant in responding to our additional request. Six meetings were held.

1. First Meeting - August 14 to 16, 1978
2. Second Meeting - September 26 to 28, 1978
3. Third Meeting - November 14 and 15, 1978
4. Fourth Meeting - March 29 and 30, 1979
5. Fifth Meeting - April 24 to 26, 1979
6. Sixth Meeting - August 15, 1979

A full report based on mutually agreeable content and format, was submitted to us by the Applicant, on August 11th, 1979.

In addition to the foregoing, Committee officers made on site visits to Detroit River Tunnel Company property in the Windsor/Detroit area, and to The Canada Southern Railway offices in

St. Thomas et ses installations de Windsor afin de mieux juger de l'aspect physique et de l'exploitation de ces deux compagnies.

Dès le début des audiences, nos agents et nous-mêmes avons sans cesse recueilli, analysé et évalué la masse de données qui, suite à nos demandes et en vue de la préparation de cette Décision, ont été présentées au cours des audiences, des enquêtes et des visites. Il nous reste enfin à mentionner que ConRail n'a jamais cessé de collaborer étroitement avec la Commission.

3. Historique

3.1 Insolvabilité de Penn Central Transportation Company

Le 21 juin 1970, Penn Central Transportation Company (Penn Central) déposait une requête devant la Cour de District des États-Unis d'Amérique du District de l'est de la Pennsylvanie (Cour de réorganisation) en vue d'obtenir une ordonnance l'autorisant à entamer des démarches en vue de sa réorganisation, conformément aux dispositions de l'article 77 du *Bankruptcy Act* (*Loi sur les faillites*) des États-Unis. En vertu de certaines ordonnances, la cour de réorganisation a accédé à la requête et a désigné MM. George P. Baker, Richard C. Bond, Jervis Langdon Jr. et Willard Wirtz, ou leurs successeurs en titre, syndics des biens de Penn Central dans le but de procéder à la réorganisation.

Le 28 juillet 1978, l'Interstate Commerce Commission (Commission de commerce interétats) des États-Unis sanctionnait, en vertu d'une ordonnance, la nomination des syndics. À partir de cette date, les syndics ont donc exercé officiellement leurs fonctions.

Conformément aux lois américaines, les syndics de Penn Central étaient investis du pouvoir d'exercer, tant aux États-Unis qu'ailleurs, le droit de Penn Central à mener ses activités commerciales. Ils devenaient en outre les dépositaires de tous les titres de cette compagnie.

En suivant une démarche similaire, conformément à la même loi, Michigan Central Railroad Company (Michigan Central), filiale à part entière de Penn Central, se voyait accorder

St. Thomas and facilities in Windsor, to gain a better appreciation of the physical and operational aspects of these two companies.

Since the hearings began, we and our officers have been engaged continuously in the gathering, analysis and evaluation of the mass of information presented in the hearing process, the investigations and inspections, in the returns to our information requirements, and in the preparation of this Decision. It only remains to be said that throughout this process the Applicant ConRail has cooperated fully with the Commission.

3. Background

3.1 The Insolvency of Penn Central Transportation Company

On June 21st, 1970, Penn Central Transportation Company (Penn Central) filed a petition in the District Court of the United States of America for the Eastern District of Pennsylvania (the Reorganization Court) for an order authorizing proceedings for its reorganization under Section 77 of the *Bankruptcy Act* of the United States. By certain Orders, the Reorganization Court granted the petition and appointed George P. Baker, Richard C. Bond, Jervis Langdon Jr. and Willard Wirtz, or their successors in office, to be Trustees of the property of Penn Central for the purpose of carrying out the reorganization.

On July 28th, 1978, the Interstate Commerce Commission of the United States by Order ratified the appointment of the Trustees. On that date the Trustees entered upon their duties.

By the laws of the United States, the Trustees of Penn Central thereby became empowered in the United States and elsewhere to exercise the powers of Penn Central to operate its business. In addition, they became vested with title to all its properties.

By similar proceedings under the same Act, Michigan Central Railroad Company (Michigan Central) a wholly owned subsidiary of Penn Central, was granted an Order authorizing reorgani-

en vertu d'une ordonnance, le droit de se réorganiser et de nommer Douglass Campbell, ou son successeur en titre, en qualité de syndic.

3.2 Compagnies de chemin de fer canadiennes insolvables

Les compagnies de chemin de fer insolvables auxquelles s'applique la *Loi sur les chemins de fer* sont réglementées par les articles 95 à 99 de cette même Loi. Ces articles autorisent une compagnie de chemins de fer insolvable, c'est-à-dire qui "... est incapable de remplir ses engagements à l'égard de ses créanciers ..." à déposer une requête auprès de la Cour fédérale du Canada pour obtenir la confirmation d'un projet de concordat avec ses créanciers. Si cette requête est déposée devant la Cour selon la procédure mentionnée à l'article 95 et qu'elle est publiée dans la Gazette du Canada, aucune saisie, saisie-arrêt ou autre procédure exécutoire contre les biens de la compagnie insolvable ne doit s'exercer sans l'autorisation de la Cour fédérale.

Au cours des trois mois suivant le dépôt du projet de concordat, ou durant toute prorogation de délai que la Cour peut décider d'accorder, les administrateurs de la compagnie insolvable peuvent présenter une requête auprès de la Cour fédérale afin d'obtenir une ordonnance autorisant confirmation du projet, s'ils considèrent que le projet a été ratifié ainsi que l'exige l'article 96. Après avoir entendu les administrateurs et toute autre personne qu'elle juge nécessaire d'entendre, la Cour peut, conformément aux dispositions de l'article 97, donner confirmation du projet si elle estime que celui-ci a été ratifié ainsi que l'exige la *Loi sur les chemins de fer*.

Une fois que le projet a été confirmé et que les formalités nécessaires ont été effectuées, le projet de concordat, selon les termes mêmes de l'article 97:

> ... est dès lors obligatoire et effectif à toutes fins, et ses stipulations ont, à l'encontre et en faveur de la compagnie et de toutes personnes, le même effet que si elles eussent été décrétées par le Parlement.

Le 7 juin 1971, un Projet de concordat pour les créanciers de Penn Central Transportation Company au Canada et pour la poursuite de l'exploitation de ses chemins de fer au Canada par les Syndics de ses biens a été préparé, puis dé-

zation, and appointing Douglass Campbell, or his successor in office, as Trustee.

3.2 Insolvent Railway Companies in Canada

Insolvent railway companies to which the *Railway Act* applies are governed by Sections 95 to 99 of that Act. These Sections allow an insolvent railway company, one that "... is unable to meet its engagements with its creditors ...", to petition the Federal Court of Canada for confirmation of a scheme of arrangement with its creditors. When filed in the Court in the manner required by Section 95, and when published in the Canada Gazette, no execution, attachment, or other process against the property of the insolvent company is available without leave of the Federal Court.

Within three months of the filing of the scheme, or within such longer time as the Court may allow, the directors of the insolvent company may petition the Federal Court for an order confirming the scheme, if the directors believe it has received the necessary assents, as set out in Section 96. After hearing the directors, and any others it thinks are entitled to be heard, the Court may, pursuant to Section 97, confirm the scheme, provided it is satisfied the scheme has been assented to as required by the *Railway Act*.

Once the scheme has been confirmed, and the required formalities carried out, the scheme of arrangement, in the words of Section 97:

> ... is binding and effective to all intents, and the provisions thereof, against and in favour of the company and all persons, have the like effect as if they had been enacted by Parliament.

On June 7th, 1971, a Scheme of Arrangement for the Creditors in Canada of Penn Central Transportation Company and for the Continued Operation of its Railway Business in Canada by the Trustees of its Property was pre-

posé devant la Cour le 13 juillet 1971 et enfin modifié le 7 août 1972 conformément aux dispositions de l'article 95 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Le 28 septembre 1972, MM. Robert W. Blanchette, Richard C. Bond et John H. McArthur, les successeurs en titre des syndics désignés par la Cour de réorganisation présentaient à la Cour fédérale du Canada une requête datée du 26 septembre 1972, en vue d'obtenir une ordonnance de cette Cour, confirmant le Projet de concordat modifié. En vertu d'une ordonnance en date du 27 septembre 1974, M. Justice Addy de la Cour fédérale confirmait le Projet de concordat tel que modifié, conformément aux dispositions des articles 96 et 97 de la *Loi sur les chemins de fer*.

La première partie du Projet de concordat porte sur les pouvoirs dont ont été investis les syndics afin de diriger les activités de Penn Central. Parmi les plus importants, mentionnons:

[Traduction]

4. La Compagnie et les syndics se sont entendus pour que les syndics continuent l'exploitation des activités ferroviaires de la compagnie au Canada en vertu du mandat et des dispositions prévus dans le cadre des décisions de la Reorganization Court (Cour de réorganisation) et plus particulièrement, sans toutefois restreindre la portée générale de ce qui précède, pour qu'ils dirigent ces activités au nom de MM. George P. Baker, Richard C. Bond, Jervis Langdon Jr. et Willard Wirtz, syndics des propriétés de Penn Central Transportation Company, débiteur (ou de temps à autre leurs successeurs en titre) ou sous tout autre nom ou combinaison de noms visant à préciser que toutes les propriétés de la compagnie ont été et sont transférées aux syndics auxquels elles ont été confiées.

5. En application des dispositions du paragraphe 4 ci-dessus, mais sans limiter la portée générale de ce qui précède, il a été expressément convenu que les syndics sont autorisés à administrer, exploiter et diriger les activités de la compagnie au Canada et qu'à cette fin ils exerceront leur autorité, droits et privilèges; ils pourront employer et congédier tous les cadres supérieurs, les agents,

pared, and on July 13th, 1971 was filed in the Court, and amended on August 7th, 1972, under Section 95 of the *Railway Act*.

Robert W. Blanchette, Richard C. Bond and John H. McArthur, the successors in office to the Trustees appointed by the Reorganization Court, applied to the Federal Court of Canada on September 28th, 1972, by way of petition dated September 26th, 1972, for an Order of that Court confirming the amended Scheme of Arrangement. By Order dated September 27th, 1974, Mr. Justice Addy of the Federal Court confirmed the amended Scheme of Arrangement pursuant to Sections 96 and 97 of the *Railway Act*.

The first part of the Scheme of Arrangement deals with the powers of the Trustees to conduct the business of Penn Central. Those of importance are:

4. The Company and the Trustees have agreed that the Trustees shall carry on the railway business of the Company in Canada under the powers and provisions specified by the Reorganization Court and more particularly, but without limiting the generality of the foregoing, that they shall carry on the railway business of the Company in Canada in the name of George P. Baker, Richard C. Bond, Jervis Langdon Jr., and Willard Wirtz, Trustees of the property of Penn Central Transportation Company, Debtor (or their successors in office from time to time) or under any other name or combination of names designated to identify that all of the properties of the Company have been and are transferred to and vested in the Trustees.

5. In furtherance of paragraph 4 hereof, but without limiting the generality thereof, it has been expressly agreed that the Trustees are authorized to manage, operate and conduct the business of the Company in Canada and to this end, that they shall exercise its authority, rights and franchises; that they shall employ and discharge and fix the compensation of all officers, agents, employ-

les employés et les avocats et devront déterminer le montant des indemnisations qu'ils leur accorderont; ils prolongeront ou annuleront tout accord ou contrat existant ou autre entente passée avec des tiers visant à céder des propriétés ou dispenser des services aux syndics ou à payer les dépenses encourues par d'autres au nom ou pour le compte des syndics relativement à l'administration, à l'exploitation et à la gestion des propriétés et activités ferroviaires de la compagnie, notamment et sans aucune limitation, les services se rapportant à la direction, à la supervision, à la comptabilité, aux finances, à l'ingénierie, à l'exploitation, aux achats, aux assurances, aux impôts et aux services administratifs, et ils devront donc déterminer et verser l'indemnisation que ce soit sur la base des frais effectivement encourus ou autrement; ils devront recouvrer et percevoir les revenus, les loyers, les recettes, les droits de passage, les bénéfices et les profits engendrés ou devant être engendrés par les activités et les propriétés de la compagnie; ils devront recouvrer tous les comptes extraordinaires d'interlignes et autres qui sont dus à la compagnie, ainsi que tous les dividendes et intérêts sur placements lui appartenant; et ils seront habilités à vendre, céder ou louer les propriétés situées au Canada n'étant pas indispensables à l'exploitation de la compagnie; dans la mesure où il faut protéger ou préserver les chemins de fer, les propriétés ou les affaires de la compagnie, ils sont investis des pouvoirs nécessaires pour acheter et payer l'acquisition ou l'amélioration de biens supplémentaires portant directement ou indirectement sur ceux-ci; ils devront exécuter les contrats de la compagnie en vigueur dans la mesure où cela pourra sembler souhaitable et ils devront signer et exécuter d'autres contrats au cours de l'exploitation courante de la compagnie; et ce, de façon à ce que les syndics puissent poursuivre l'exploitation, l'administration et les activités de la compagnie, à moins de dispositions contraires expressément mentionnées ici se rapportant à l'exploitation régulière et courante d'une compagnie; et toutes les responsabilités précédentes devront être assumées par les syndics conformément à la Loi.

6. Dans la mesure où les syndics le jugeront *nécessaire pour s'acquitter des res-*

ees and counsel; that they shall continue or discontinue any existing arrangements or contracts or otherwise arrange with others for furnishing property or rendering services to the Trustees or for the payment of expenses incurred by others on behalf of or for the account of the Trustees in connection with the management, operation and conduct of the Company's railroad properties and business, including, without limitation, executive, supervisory, accounting, financial, engineering, operating, purchasing, insurance, tax and administrative services, and that they shall fix and pay the compensation therefor whether on a basis of reimbursement of charges actually incurred or otherwise; that they shall collect and receive the income, rents, revenues, tolls, issues and profits, accrued or to accrue, from the Company's railroad operations and properties; that they shall collect all outstanding interline and other accounts owing to the Company, and all dividends and interest on securities belonging to it; and that they shall be empowered to sell, convey or lease property in Canada not needed for the operation of the company; that, to the extent necessary to protect or preserve the Company's railroad, properties or business, they are empowered to make and pay for additions, and improvements thereto and thereof; that they shall perform the existing contracts of the Company to the extent that performance thereof may seem desirable and that they shall enter into and perform other contracts in the regular course of the conduct of such business; all to the end that the business of the Company may be continued, operated and managed by the Trustees, save as herein expressly provided according to the customary and usual manner of conducting the same, and all of the foregoing powers shall be exercised by the Trustees according to Law.

6. To the extent necessary in the discretion of the Trustees to fulfill the provisions of

ponsabilités mentionnées aux paragraphes 4 et 5 ci-dessus, ils disposeront, au Canada, des pouvoirs complémentaires semblables à ceux définis par la Reorganization Court (Cour de la réorganisation); à savoir, que les syndics sont en leur propre nom ou au nom de la compagnie, habilités à entamer toutes les poursuites ou à intenter toutes les actions en justice devant n'importe quelle cour ou n'importe quel tribunal compétent, s'ils "jugent que cela est nécessaire pour recouvrir ou protéger adéquatement la propriété ou les droits de la compagnie ou les syndics au Canada, et à mettre fin, à transiger, à modifier, à régler par voie d'accord écrit, d'approbation, de jugement ou autrement, toute mesure précédente; et également, à défendre et mettre fin, à transiger, modifier ou régler toute action, poursuite ou procès engagé à l'encontre de la compagnie ou des syndics ou qui pourrait par la suite être avancé ou présenté devant n'importe quelle cour ou devant n'importe quel fonctionnaire, ministère, commission ou tribunal et où la compagnie, ou les syndics, sont ou seront l'une des parties au Canada.

paragraphs 4 and 5 hereof, the Trustees shall be afforded in Canada further powers substantially the same as those specified by the Reorganization Court; namely, that the Trustees in their own name or in the name of the Company are empowered to institute or prosecute in any court or before any tribunal of competent jurisdiction all such suits and proceedings as may be necessary for the recovery or proper protection of the property or rights of the Company or the Trustees in Canada, and to liquidate, compromise, adjust, settle, by written agreement or consent judgment or otherwise, any thereof; and likewise to defend and liquidate, compromise, adjust or settle any actions, proceedings, or suits now pending against the Company or the Trustees or which may hereafter be asserted or be brought in any court or before any officers, department, commission or tribunal to which the Company or the Trustees are or shall be a party in Canada.

8. Les parties en question reconnaissent et déclarent que ces clauses seront seulement et exclusivement souscrites et accordées pour que les syndics des biens de la compagnie puissent poursuivre l'exploitation de ses activités ferroviaires au Canada et pour nulle autre raison, quelle qu'elle soit. Ces clauses et le Projet de concordat demeureront en vigueur jusqu'à ce que l'un des faits suivants se produise: (a) les poursuites intentées devant la Reorganization Court (Cour de réorganisation) pour réorganiser la compagnie aient été annulées; ou (b) ces responsabilités ont été retirées aux syndics et à leurs successeurs en titre; ou (c) la Cour fédérale du Canada ait statué que ce Projet ne sera pas ratifié, est invalide, sera remplacé ou n'ait pas été respecté; à condition que la non-ratification ou l'invalidité du Projet de concordat n'ait pas pour effet de retirer aux syndics la propriété de la compagnie au Canada.

8. The parties hereto acknowledge and declare that these presents are and shall be entered into or given solely and exclusively for the continued operation of its railway business in Canada by the Trustees of its property, and for no other purpose whatsoever. These presents and the Scheme of Arrangement shall continue in force until one of the following events shall have occurred: (a) the proceedings before the Reorganization Court to reorganize the Company shall have been discharged; or (b) the Trustees and their successors in office shall have been discharged from office; or (c) the Federal Court of Canada shall have ordered that this Scheme not be confirmed, be disallowed, be replaced or be declared in default; provided that non-confirmation or disallowance of the Scheme of Arrangement shall not operate to divest the Trustees of the property of the Company in Canada.

9. Ces clauses engageront la compagnie, les syndics en leur qualité de syndics et non pas d'individus, ainsi que tous les successeurs en titre des syndics et devront être respectées dans leur intérêt.

9. These presents shall be binding upon and accrue to the benefit of the Company, the Trustees in their capacity as trustees and not individually, and any successors in office to the Trustees.

10. L'exploitation de l'entreprise ferroviaire de la compagnie par ses mandataires au Canada, y compris l'entreprise ferroviaire canadienne exploitée en vertu d'un bail, sa poursuite ou son interruption, sa transmission ou son transfert, en totalité ou en partie, doivent relever à tous points de vue du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports.

La deuxième partie du Projet concerne essentiellement le paiement des créanciers passés, présents et futurs de Penn Central au Canada, ainsi que les revendications qui semblaient relever de la juridiction de la Cour de réorganisation des États-Unis. Ces dispositions ne présentent pas d'intérêt direct pour le Comité dans le cas présent, à l'exception d'une seule. L'article 6 de la deuxième partie du Projet de concordat mérite d'être cité:

[Traduction]

6. Rien dans le Projet de concordat ou sa ratification par la Cour fédérale du Canada ne doit causer préjudice, ni être interprété ou appliqué de façon à causer préjudice, de quelque manière, à tout droit, pouvoir ou intérêt des locataires sous baux des propriétés ferroviaires canadiennes dont jouit la compagnie et/ou les syndics, notamment l'engagement des syndics à verser toute somme nécessaire pour continuer à jouir des bénéfices de la location de propriétés canadiennes qui en résultent; mais aucun de ces versements ni aucune clause mentionnée ici ne doit affecter de quelque manière que ce soit les droits de la compagnie ou des syndics à déposer auprès du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports des requêtes, selon les termes que définira le Comité des transports par chemin de fer, visant à recevoir l'autorisation de rejeter ou de dénoncer tout bail de ce genre ou d'abandonner toute propriété ferroviaire de ce genre ou d'obtenir toute autre atténuation des obligations contractées en vertu de ce bail conformément à la *Loi sur les chemins de fer* du Canada; à condition que l'attribution des droits de la compagnie aux syndics ne soit jamais affectée ni modifiée par quelque clause mentionnée dans ce paragraphe.

10. The operation of the railway business of the Company by the Trustees in Canada, including Canadian railway property operated under lease, and its continuance, discontinuance, conveyance or transfer either in whole or in part shall be and continue to be in all respects subject to the jurisdiction of the Railway Committee of the Canadian Transport Commission.

The second part of the Scheme was mainly concerned with the payment of the Canadian creditors of Penn Central, past, present and future, and with such claims as were deemed to fall within the jurisdiction of the Reorganization Court in the United States. These provisions, with one exception, are not of direct concern to the Committee in the present case. Clause 6 in the second part of the Scheme deserves special mention:

6. Nothing contained in the Scheme of Arrangement or its confirmation by the Federal Court shall affect prejudicially, not be construed or applied to affect prejudicially, in any manner any right, power or interest of the lessors under leases of Canadian railway property enjoyed by the Company and/or the Trustees, including the obligations of the Trustees to pay all sums necessary to continue to enjoy the benefits of the Canadian leased property as they accrue; but no such payment nor anything contained herein shall affect in any way the Trustees' or the Company's rights to make application to the Railway Committee of the Canadian Transport Commission for permission, on such terms as the Railway Committee may determine, to reject or disaffirm any such lease or to abandon any such railway property or to obtain any other relief from the obligations under any such lease pursuant to the provisions of the *Railway Act* of Canada; provided always that the vesting of all property rights of the Company in the Trustees shall not be affected or modified by anything contained in this paragraph.

Au moment où cette requête a été présentée (en fait au moment où cette décision est rendue), nous estimons que le Projet de condordat est toujours en vigueur car aucun des faits mentionnés à la clause 8 de la première partie du Projet ne s'est encore produit.

3.3 Le *Regional Rail Reorganization Act* (*Loi sur la réorganisation des chemins de fer régionaux*) des États-Unis

Consolidated Rail Corporation a été incorporée en vertu des lois de l'état américain du Delaware, le 25 octobre 1974, conformément aux dispositions de l'article 301 du *Regional Rail Reorganization Act* (*Loi sur la réorganisation des chemins de fer régionaux*) de *1973*. ConRail a par la suite modifié son statut de société et est actuellement incorporée en vertu des lois de l'état de Pennsylvanie.

Le *Regional Rail Reorganization Act* a été décrété par le Congrès des États-Unis d'Amérique. La Loi vise essentiellement à dégager et à constituer à partir des compagnies de chemins de fer insolvables de la région du nord-est un réseau ferroviaire qui puisse être économiquement rentable et capable de fournir un service adéquat et efficace. La Loi prévoit également la création de l'United States Railway Association ("USRA", Association des chemins de fer des États-Unis).

3.4 Le Plan définitif du réseau

Conformément aux dispositions du *Regional Rail Reorganization Act*, l'USRA a préparé un plan de réorganisation, portant le nom de Plan définitif du réseau, qui est entré en vigueur le 15 novembre 1975. ConRail a présenté le Plan définitif du système, daté du 26 juillet 1975, un rapport complémentaire en date du 18 septembre 1975 et un document officiel complémentaire de rectification des erreurs comme pièce CR-13.

3.5 Les biens faisant l'objet de la requête

Les biens et intérêts faisant l'objet de cette requête étaient contrôlés par les syndics de Penn Central et le Syndic de Michigan Central, qui sont toutes deux des compagnies de chemin de fer insolvables en cours de réorganisation aux États-Unis. Ainsi que nous l'avons expliqué, ces mêmes biens et intérêts ont fait l'objet du Projet de concordat approuvé par la Cour fédérale du Canada en septembre 1974.

At the date of the present Application (indeed, at the date of this Decision) we believe the Scheme of Arrangement to be in force still, because none of the events specified by Clause 8 of its first part have taken place.

3.3 The *Regional Rail Reorganization Act* of the United States

The Consolidated Rail Corporation was incorporated under the laws of the State of Delaware, one of the United States of America, on October 25th, 1974 pursuant to the provisions of Section 301 of the *Regional Rail Reorganization Act of 1973*. ConRail subsequently changed its corporate status and is now incorporated under the laws of the State of Pennsylvania.

The *Regional Rail Reorganization Act* was enacted by the Congress of the United States of America. Essentially, the purpose of the Act was to identify and delineate a rail network out of insolvent railroads in the northeastern region, into an economically viable system capable of providing adequate and efficient service. The Act also provided for the establishment of the United States Railway Association ("USRA").

3.4 The Final System Plan

Pursuant to the *Regional Rail Reorganization Act*, a plan of reorganization, known as the Final System Plan, was prepared by the USRA and became effective on November 15th, 1975. The Final System Plan, dated July 26th, 1975, a Supplemental Report dated September 18th, 1975, the Official Errata Supplement dated December 1st, 1975 were submitted by ConRail as Exhibit CR-13.

3.5 The Assets Subject to the Application

The assets and interests which are the subject of this application were controlled by the Trustees of Penn Central and the Trustee of Michigan Central, both of which companies are insolvent railroads in reorganization in the United States. As explained, these same assets and interests became subject to the Scheme of Arrangement approved by the Federal Court of Canada in September 1974.

Conformément aux dispositions du *Regional Rail Reorganization Act* et du Plan définitif du réseau, certains de ces biens et intérêts ont été choisis pour être transférés à la ConRail, à condition que les organismes de réglementation canadiens accordent les autorisations nécessaires. Les pièces CR-9 et CR-10 énoncent l'affectation de ces biens, tel que l'ont précisée le syndic de Michigan Central et les Syndics de Penn Central. Ces biens comprennent:

1) The St. Lawrence and Adirondack Railway Company

a) i) Les tenures à bail de Penn Central dans The St. Lawrence and Adirondack Railway Company.

ii) Les tenures à bail de Penn Central dans The St. Lawrence and Adirondack Railway Company sont celles figurant dans le bail daté du 2 novembre 1936 qu'ont signé The St. Lawrence and Adirondack Railway Company, le bailleur, et New York Central Railroad Company, le locataire, et en vertu duquel le bailleur a loué au locataire, pour une période de 99 ans à compter du 1er janvier 1937, tous ses chemins de fer et lignes de raccordement, ainsi que tous les droits dont il dispose en vertu de certains baux et accords de passage et certains autres droits et intérêts. New York Central a fusionné avec la Pennsylvania Railroad Company le 1er février 1968 et la nouvelle compagnie a donc pris le nom de Penn Central Transportation Company.

b) i) Les actions de Penn Central dans The St. Lawrence and Adirondack Railway Company, lesquelles comprennent toutes les actions émises et toutes les actions en circulation et non rachetées, totalisant 16 150 actions d'une valeur de $100 chacune.

2) The Canada Southern Railway Company

a) i) Les tenures à bail de Penn Central et de Michigan Central (compagnie détenue à 99% par Penn Central), dans The Canada Southern Railway Company.

ii) Les tenures à bail de Michigan Central dans The Canada Southern sont celles figu-

Pursuant to the terms of the *Regional Rail Reorganization Act* and the Final System Plan, certain of these assets and interests have been designated to be transferred to ConRail, subject to the necessary Canadian regulatory approvals. Exhibits CR-9 and CR-10 contain the Assignments of these assets from the Trustee of Michigan Central and the Trustees of Penn Central to ConRail. These assets include:

1) The St. Lawrence and Adirondack Railway Company

a) i) The leasehold interest of Penn Central in The St. Lawrence and Adirondack Railway Company.

ii) The leasehold interest of Penn Central in The St. Lawrence and Adirondack Railway Company is that set forth in the Lease dated 2nd November 1936, between The St. Lawrence and Adirondack Railway Company, as Lessor, and the New York Central Railroad Company, as Lessee, whereunder the Lessor leased unto the Lessee for 99 years from 1st January 1937, the Lessor's whole railway and branches, together with all its rights under certain leases and trackage agreements and certain other rights and interests. Penn Central succeeded to the interests of the said Lessee. The New York Central was merged with the Pennsylvania Railroad Company on February 1st, 1968, and subsequently the name of the surviving company was changed to Penn Central Transportation Company.

b) i) The stock interest of Penn Central in The St. Lawrence and Adirondack Railway Company, which consists of all of its issued and outstanding shares, comprising 16,150 shares with par value of $100.00 each.

2) The Canada Southern Railway Company

a) i) The leasehold interest of Penn Central and Michigan Central (a 99% owned subsidiary of Penn Central), in The Canada Southern Railway Company.

ii) The leasehold interest of Michigan Central in Canada Southern is that set forth in

rant dans le bail signé le 15 août 1903 entre The Canada Southern Railway Company et Michigan Central en vertu duquel The Canada Southern loue à Michigan Central, pour une période de 999 années à compter du 1er janvier 1904, presque toutes ses propriétés ferroviaires.

iii) Les tenures à bail de Penn Central dans The Canada Southern sont celles figurant dans le bail de sous-location signé entre Michigan Central et New York Central, pour une période de 99 ans à compter du 1er février 1930. New York Central ayant fusionné avec Pennsylvania Railroad Company le 1er février 1968, la nouvelle compagnie a donc pris le nom de Penn Central Transportation Company.

b) i) Les actions de Penn Central et de Michigan Central dans The Canada Southern Railway Company. Elles comprennent 150,000 actions en circulation et non rachetées, d'une valeur de $100.00 chacune et accordant à son détenteur un droit de vote. Elles constituent en fait la seule catégorie d'actions avec droit de vote de The Canada Southern. Penn Central en détient réellement 107,263 qui représentent à elles toutes environ 72% des actions émises et non rachetées. En vertu du bail de sous-location mentionné précédemment, la compagnie a acquis auprès de Michigan Central le droit de percevoir l'intérêt de 89,163 de ces actions pendant une période de 99 ans à compter du 1er février 1930. Michigan Central est le détenteur à la date de l'inscription de 89,163 de ces actions.

c) i) Les intérêts de Penn Central en obligations payables en or, portant intérêt de 5% et étant arrivées à échéance le 1er octobre 1962.

d) i) Les intérêts de Michigan Central en avances que lui doit The Canada Southern Railway Company.

3) Detroit River Tunnel Company

a) i) Les tenures à bail de Penn Central et de Michigan Central dans Detroit River Tunnel Company.

ii) Les tenures à bail de Michigan Central dans Detroit River Tunnel Company sont

the Lease made 15th August 1903, between The Canada Southern Railway Company and Michigan Central whereunder Canada Southern leased to Michigan Central for 999 years from 1st January 1904, substantially all the rail properties of Canada Southern.

iii) The leasehold interest of Penn Central in Canada Southern is set forth in the 99 year Sublease effective 1st February 1930, made by Michigan Central to the New York Central. The New York Central was merged with the Pennsylvania Railroad Company on February 1st, 1968, and subsequently the name of the surviving company was changed to Penn Central Transportation Company.

b) i) The stock interest of Penn Central and Michigan Central in The Canada Southern Railway Company. There are outstanding 150,000 shares of capital stock, each of $100.00 par value and entitling the holder to one vote; they constitute the only class of voting securities of Canada Southern. Penn Central owns beneficially 107,263 shares, constituting in the aggregate approximately 72% of such outstanding shares. Of such shares, the beneficial interest in 89,163 shares was acquired for a term of 99 years commencing 1st February 1930, from Michigan Central under the Sublease referred to above. Michigan Central is the holder of record of such 89,163 shares.

c) i) The interest of Penn Central in 5% gold bonds which matured in October 1st, 1962.

d) i) The interest of Michigan Central in advances due to it by The Canada Southern Railway Company.

3) The Detroit River Tunnel Company

a) i) The leasehold interest of Penn Central and Michigan Central in the Detroit River Tunnel Company.

ii) The leasehold interest of Michigan Central in the Detroit River Tunnel Company is

celles figurant dans l'accord passé le 19 décembre 1906 entre Detroit River Tunnel Company et Michigan Central en vertu duquel Detroit River Tunnel Company s'engage à louer à Michigan Central tous ses tunnels, pour une période de 999 années à compter du 1er janvier 1907. Tout le capital non recouvré de Detroit River Tunnel Company est détenu par Michigan Central.

iii) Les tenures à bail de Penn Central dans Detroit River Tunnel Company sont celles figurant dans le bail de sous-location signé entre Michigan Central et New York Central, pour une période de 99 ans à compter du 1er février 1930.

b) i) Les actions de Michigan Central dans Detroit River Tunnel Company. Le capital émis de Detroit River Tunnel Company s'élève à 30 000 actions d'une valeur de $100.00 chacune qui sont toutes détenues par Michigan Central.

4) Niagara River Bridge Company

i) Les tenures à bail de Penn Central et de Michigan Central dans Niagara River Bridge Company.

ii) Les tenures à bail de Michigan Central dans Niagara River Bridge Company sont celles figurant dans le bail situé entre The Canada Southern Railway Company et Michigan Central, pour une période de 999 années à compter du 15 août 1903.

iii) Les tenures à bail de Penn Central dans Niagara River Bridge Company sont celles figurant dans le bail de sous-location signé entre Michigan Central et New York Central, pour une période de 99 ans à compter du 1er février 1930.

Interrogé directement, l'un des témoins de ConRail, M. Cooper a relaté l'historique de ces rapports et transactions inter-compagnies complexes jusqu'à l'heure actuelle en s'appuyant sur la pièce CR-5. Cette dernière est d'ailleurs reproduite ci-dessous.

as set forth in the Agreement made 19th December, 1906, between the Detroit River Tunnel Company and Michigan Central whereunder Detroit River Tunnel Company leased to Michigan Central for 999 years from 1st January 1907, its tunnel properties. All the outstanding capital of the Detroit River Tunnel Company is owned by Michigan Central.

iii) The leasehold interest of Penn Central in the Detroit River Tunnel Company is set forth in the 99 year Sublease effective 1st February 1930, made by Michigan Central to the New York Central.

b) i) The stock interest of Michigan Central in the Detroit River Tunnel Company. The issued capital of the Detroit River Tunnel Company consists of 30,000 shares with a par value of $100.00 each, all of which are held by the Michigan Central.

4) Niagara River Bridge Company

i) The leasehold interest of the Penn Central and Michigan Central in the Niagara River Bridge Company.

ii) The leasehold interest of Michigan Central in the Niagara River Bridge Company is that set forth in the 999 year lease made the 15th day of August, 1903, between The Canada Southern Railway Company and Michigan Central.

iii) The leasehold interest of Penn Central in the Niagara River Bridge Company is that set forth in the 99 year Sublease effective February 1st, 1930, made between Michigan Central and the New York Central.

Under direct examination, Mr. Cooper, a witness for ConRail, traced the history of these complex corporate relationships and transactions down to the present time, with the aid of Exhibit CR-5. This Exhibit is reproduced below.

Piéce CR-5

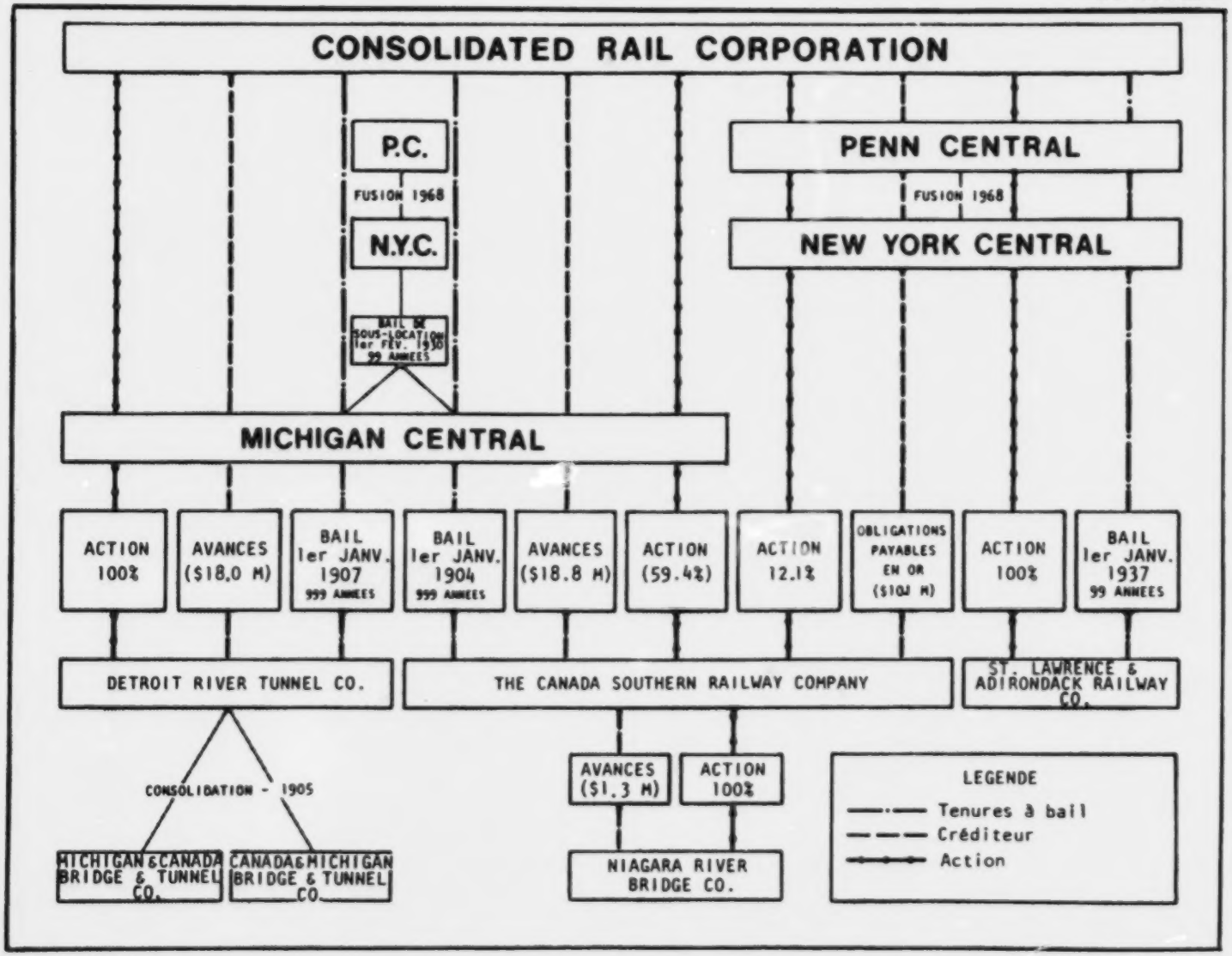
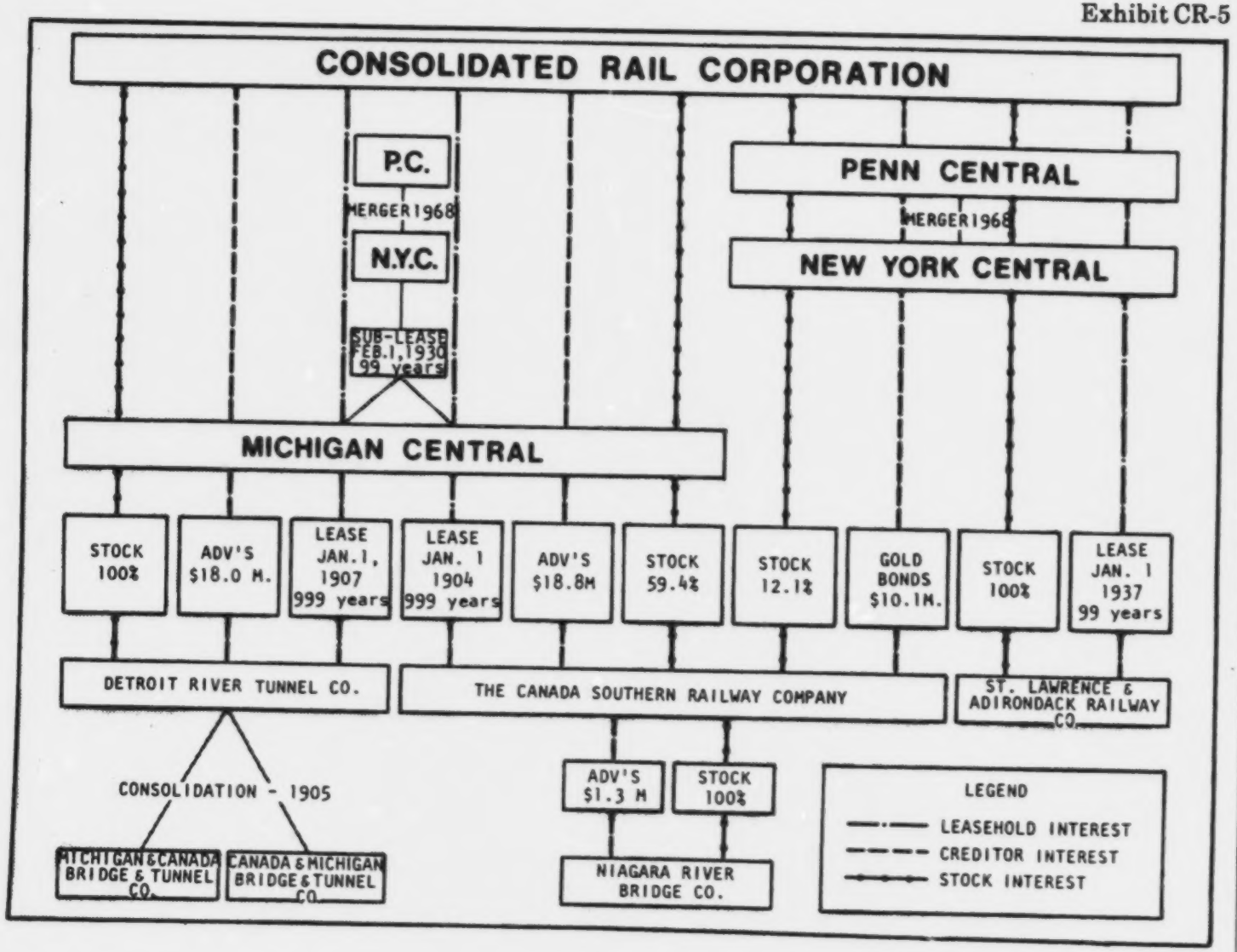

CONSOLIDATED RAIL CORPORATION
P.C.
FUSION 1968
N.Y.C.
BAIL DE SOUS-LOCATION 1er FEV. 1930 99 ANNEES
PENN CENTRAL
FUSION 1968
NEW YORK CENTRAL
MICHIGAN CENTRAL
ACTION 100%
AVANCES ($18.0 M)
BAIL 1er JANV. 1907 999 ANNEES
BAIL 1er JANV. 1904 999 ANNEES
AVANCES ($18.8 M)
ACTION (59.4%)
ACTION 12.1%
OBLIGATIONS PAYABLES EN OR ($10J M)
ACTION 100%
BAIL 1er JANV. 1937 99 ANNEES
DETROIT RIVER TUNNEL CO.
THE CANADA SOUTHERN RAILWAY COMPANY
ST. LAWRENCE & ADIRONDACK RAILWAY CO.
CONSOLIDATION - 1905
MICHIGAN & CANADA BRIDGE & TUNNEL CO.
CANADA & MICHIGAN BRIDGE & TUNNEL CO.
AVANCES ($1.3 M)
ACTION 100%
NIAGARA RIVER BRIDGE CO.
LEGENDE
Tenures à bail
Créditeur
Action

Exhibit CR-5


CONSOLIDATED RAIL CORPORATION
P.C.
MERGER 1968
N.Y.C.
SUB-LEASE FEB. 1, 1930 99 years
PENN CENTRAL
MERGER 1968
NEW YORK CENTRAL
MICHIGAN CENTRAL
STOCK 100%
ADV'S $18.0 M.
LEASE JAN. 1, 1907 999 years
LEASE JAN. 1 1904 999 years
ADV'S $18.8M
STOCK 59.4%
STOCK 12.1%
GOLD BONDS $10.1M.
STOCK 100%
LEASE JAN. 1 1937 99 years
DETROIT RIVER TUNNEL CO.
THE CANADA SOUTHERN RAILWAY COMPANY
ST. LAWRENCE & ADIRONDACK RAILWAY CO.
CONSOLIDATION - 1905
MICHIGAN & CANADA BRIDGE & TUNNEL CO.
CANADA & MICHIGAN BRIDGE & TUNNEL CO.
ADV'S $1.3 M
STOCK 100%
NIAGARA RIVER BRIDGE CO.
LEGEND
LEASEHOLD INTEREST
CREDITOR INTEREST
STOCK INTEREST

3.6. Le transfert à Conrail

Au début du mois de mars 1976, le Comité a reçu deux requêtes émanant de ConRail, l'une présentée en vertu des dispositions de l'article 11.1 de la *Loi sur les chemins de fer* et l'autre conformément aux dispositions de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*. Un peu plus tard au cours du même mois, le Comité apprenait que tous les actifs et intérêts canadiens, seraient transférés à ConRail le 1er avril 1976 et ce, en vertu des pouvoirs attribués par le *Regional Rail Reorganization Act* à l'United States Special Court (Cour spéciale des États-Unis) et conformément au Plan définitif du réseau. En outre, dans la mesure où ce transfert comprenait des actifs et des intérêts au Canada, il devait faire l'objet des autorisations exigées en vertu de la Loi canadienne.

Le Comité se préoccupait de l'éventuelle interruption ou réduction de la libre circulation tant nationale qu'internationale des marchandises et des passagers empruntant les lignes de chemins de fer faisant l'objet du transfert et a envisagé les mesures qu'il pouvait prendre à cet égard compte tenu des pouvoirs dont il était investi en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi nationale sur les transports*. Le Comité a également considéré le statut légal de ConRail au Canada, en attendant que les dispositions définitives entrant dans le cadre des deux requêtes soient prises.

L'article 5 de la *Loi sur les chemins de fer* permet à cette Loi de s'appliquer à toutes les compagnies de chemin de fer relevant de l'autorité législative du Parlement:

> 5. Sous réserve des dispositions ci-incluses, la présente loi s'applique à toutes les personnes, les compagnies de chemin de fer et à tous les chemins de fer, qui relèvent de l'autorité législative du Parlement du Canada, constitués en corporations ou autorisés, soit dans le passé, soit à l'avenir, et de quelque manière que ce soit, sauf les chemins de fer de l'État auxquels cependant elle doit s'appliquer dans la mesure spécifiée dans toute loi s'y rapportant ou s'y rattachant.

Le Comité a jugé que cet article s'appliquait au cas de Detroit River Tunnel Company, de Niagara River Bridge Company et de The St. Lawrence and Adirondack Railway Company,

3.6 The Conveyance to ConRail

In early March, 1976, the Committee received the two applications from ConRail, one under Section 11.1 of the *Railway Act* and the other under Section 27 of the *National Transportation Act*. Later that same month, the Committee was told that on April 1st, 1976, all of the assets and interests held by the Trustees of Penn Central and of Michigan Central, including the Canadian assets and interests, would be conveyed to ConRail, under the authority of the United States Special Court established by the *Regional Rail Reorganization Act* and in accordance with the Final System Plan, and that in so far as the conveyance included assets and interests in Canada, it would be subject to all regulatory approvals required by Canadian law.

The Committee was concerned about the possibility of interruption or diminution in the free flow of international or domestic traffic over the railway lines affected by the conveyance, and considered its powers under the *Railway Act* and the *National Transportation Act* to see what it could do to prevent any such thing from happening. The Committee also looked at the legal status of ConRail in Canada, pending final disposition of the two applications.

Section 5 of the *Railway Act* makes that Act applicable to all railway companies within the legislative authority of Parliament:

> 5. Subject as herein provided, this Act applies to all persons, railway companies and railways, within the legislative authority of the Parliament of Canada, whether heretofore or hereafter, and howsoever, incorporated or authorized, except Government railways, to which however it applies to such extent as is specified in any Act referring or relating thereto.

This Section appeared to the Committee to apply to the Detroit River Tunnel Company, the Niagara River Bridge Company and to The St. Lawrence and Adirondack Railway Company,

lesquelles relèvent de la juridiction fédérale depuis qu'elles ont été incorporées en vertu des Lois du Parlement du Canada. Lorsqu'on l'oppose à l'article 7, l'article 5 semble s'appliquer au cas de The Southern Railway Company, incorporée en 1868 en vertu d'une loi du corps législatif de l'Ontario, mais déclarée en 1874, en vertu d'une loi du Parlement, comme étant un ouvrage à l'avantage général du Canada. L'article 7 stipule que:

> 7. Lorsque le Parlement du Canada déclare, par une loi, qu'un chemin de fer, dont la construction ou l'exploitation est autorisée par une *loi spéciale* de la législature d'une province, constitue un ouvrage à l'avantage général du Canada, la présente loi doit s'appliquer à ce chemin de fer et à la compagnie qui le construit ou qui l'exploite, à l'exclusion des dispositions de ladite *loi spéciale* qui sont incompatibles avec la présente loi, et aux lieu et place de toute loi générale de la province concernant les chemins de fer.

Ni l'article 5, ni l'article 7 ne semblent en soi et d'eux-mêmes s'appliquer directement aux cas de ConRail ou de Michigan Central, bien que le Parlement du Canada ait à diverses reprises approuvé l'acquisition et le transfert d'actifs et d'intérêts à et de Michigan Central. Cependant, selon le Comité, les alinéas (a), (b) et (c) de l'article 6 (1) de la *Loi sur les chemins de fer* ont eu pour effet de placer ces deux compagnies sous son autorité, dans la mesure où elles sont exploitées, gérées, détenues ou ont le droit d'exploiter, de gérer ou de détenir des trains roulant sur les lignes de chemin de fer exploitées par la Penn Central et ses syndics au Canada:

> 6(1) Sans restreindre l'effet de l'article 5, les dispositions de la présente loi s'étendent et s'appliquent:
>
> (a) à toute compagnie de chemin de fer constituée en corporation ailleurs qu'au Canada et qui possède, contrôle, exploite ou fait circuler les trains ou du matériel roulant sur quelque ligne de chemin de fer au Canada, que cette ligne soit possédée, contrôlée, louée ou exploitée par cette compagnie ou par ces compagnies, ou que, dans l'un ou l'autre cas, ce droit de propriété, de contrôle ou d'exploitation ait été acquis par achat, bail, convention ou autrement;

which had each been under Federal jurisdiction since they were incorporated by Acts of the Parliament of Canada. Section 5, when read with Section 7, appeared to apply to The Canada Southern Railway Company, incorporated in 1868 by an Act of the Ontario Legislature, but declared in 1874, by an Act of Parliament, to be a work for the general advantage of Canada. Section 7 provides:

> 7. Where any railway, the construction or operation of which is authorized by a *Special Act* passed by the legislature of any province, is declared, by any Act of the Parliament of Canada, to be a work for the general advantage of Canada, this Act applies to such railway, and to the company constructing or operating the same, to the exclusion of such of the provisions of the said *Special Act* as are inconsistent with this Act, and in lieu of any general railway Act of the province.

Neither Sections 5 nor 7 appeared of and by themselves to apply directed to either ConRail or Michigan Central, although the Parliament of Canada had at various material times approved the acquisitions and conveyances of assets and interests by and from Michigan Central. In the opinion of the Committee, however, the combined effect of paragraphs (a), (b) and (c) of Section 6(1) of the *Railway Act* was to bring both those companies within its ambit, to the extent that they operated, managed, held, or had authority to operate, manage or hold a railway over the lines of railway being operated by Penn Central and its Trustees in Canada:

> 6(1) The provisions of this Act, without limiting the effect of section 5, extend and apply to
>
> (a) every railway company incorporated elsewhere than in Canada and owning, controlling, operating or running trains or rolling stock upon or over any line or lines of railway in Canada either owned, controlled, leased or operated by such company or companies, whether in either case such ownership, control, or operation is acquired by purchase, lease, agreement or by any other means whatsoever;

(b) à toute compagnie de chemin de fer qui exploite ou fait circuler des trains entre un endroit des États-Unis et un endroit du Canada; et

(c) à tout chemin de fer, ou partie de chemin de fer, construit ou non en vertu de l'autorité du Parlement du Canada, actuellement ou dans la suite possédé, contrôlé, loué ou exploité par une compagnie relevant entièrement ou en partie de l'autorité législative du Parlement du Canada ou par une compagnie exploitant un chemin relevant entièrement ou en partie de l'autorité législative du Parlement du Canada, que ce droit de propriété, de contrôle ou d'exploitation en premier lieu mentionné soit acquis ou exercé par achat, bail, contrat ou autre moyen quelconque, et soit acquis ou exercé en vertu de l'autorité du Parlement du Canada, ou de la législature de toute province, ou de toute autre manière; et tout chemin de fer, ou partie de chemin de fer, actuellement ou dorénavant ainsi possédé, contrôlé, loué ou exploité, est réputé et est par la présente loi déclaré un ouvrage à l'avantage général du Canada.

Par conséquent, le Comité émettait le 29 mars 1976 une *ordonnance n° R-22589* (modifiée par l'*ordonnance n° R- 22616* rendue le 31 mars 1976), compte tenu des pouvoirs dont il était investi en vertu des articles 45(4), 57, 58 et 59 de la *Loi nationale sur les transports*. Les principales dispositions de l'*ordonnance n° R-22589* sont les suivantes:

RELATIVE à l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*, S.R.C. 1970, chapitre N-17, et à l'article 11.1 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, chapitre R-2;

ET RELATIVE à l'acquisition proposée par Consolidated Rail Corporation, des syndics de Penn Central Transportation Company, ainsi que de celui de Michigan Central Railroad Company

(1) des tenures à bail des actifs de The St. Lawrence and Adirondack Railway Company, The Canada Southern Railway Company et Niagara River Bridge Company,

(b) every railway company operating or running trains from any point in the United States to any point in Canada; and

(c) every railway or portion thereof, whether constructed under the authority of the Parliament of Canada or not, now or hereafter owned, controlled, leased, or operated by a company wholly or partly within the legislative authority of the Parliament of Canada, or by a company operating a railway wholly or partly within the legislative authority of the Parliament of Canada, whether such ownership, control, or first mentioned operation is acquired or exercised by purchase, lease, agreement or other means whatsoever, and whether acquired or exercised under authority of the Parliament of Canada, or of the legislature of any province, or otherwise howsoever; and every railway or portion thereof, now or hereafter so owned, controlled, leased or operated shall be deemed and is hereby declared to be a work for the general advantage of Canada.

Accordingly, on March 29th, 1976, the Committee issued *Order R-22589* (amended by *Order R-22616*, issued March 31st, 1976) based on the powers contained in Sections 45(4), 57, 58 and 59 of the *National Transportation Act*. The salient provisions of *Order R-22589* follow:

IN THE MATTER of Section 27 of the *National Transportation Act*, R.S.C. 1970, Chapter N-17 and Section 11.1 of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, Chapter R-2:

AND IN THE MATTER of a proposed acquisition by Consolidated Rail Corporation from the trustees of the Penn Central Transportation Company and the trustee of the Michigan Central Railroad Company of

(1) leasehold interests in assets of The St. Lawrence and Adirondack Railway Company, The Canada Southern Railway Company, the Niagara River Bridge Company and The Detroit River Tunnel Company,

(2) des actions de The St. Lawrence and Adirondack Railway Company, The Canada Southern Railway Company et Detroit River Tunnel Company,

(3) des obligations et des crédits de The Canada Southern Railway Company, et

(4) de toutes les autres propriétés et participations ainsi que de tous les biens connexes qui peuvent être acquis;

ET RELATIVE à la requête présentée par Consolidated Rail Corporation en vue d'obtenir un certificat de nécessité et d'utilité publiques;

ET RELATIVE à Canada Southern Railway Company ainsi qu'à toutes les compagnies exploitant ou autorisées à exploiter une entreprise ferroviaire sur les voies de chemins de fer exploitées par Penn Central Transportation Company et de ses syndics au 29 mars 1976.

.....
.....

ATTENDU que, dans une ordonnance rendue le 27 septembre 1974, la Cour fédérale du Canada confirmait le projet d'entente des syndics de Penn Central Transportation Company et stipulait entre autres ce qui suit:

10. L'exploitation de l'entreprise ferroviaire de la compagnie par ses mandataires au Canada, y compris l'entreprise ferroviaire canadienne exploitée en vertu d'un bail, sa poursuite ou son interruption, sa transmission ou son transfert, en totalité ou en partie, doivent relever à tous points de vue du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports; et

ATTENDU que le Comité a reçu des avocats une requête en vue d'obtenir, pour la compagnie qu'on propose de constituer en corporation sous le nom de Consolidated Rail Corporation of Canada Limited, un certificat de nécessité et d'utilité publiques conformément aux dispositions de l'article 11.1 de la *Loi sur les chemins de fer*, et une requête, présentée en vertu de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*, en vue de faire

(2) stock interests in The St. Lawrence and Adirondack Railway Company, The Canada Southern Railway Company and the Detroit River Tunnel Company,

(3) bond and credit interests in The Canada Southern Railway Company, and

(4) all other properties, assets and interests which may be acquired in connection therewith;

AND IN THE MATTER of an application by Consolidated Rail Corporation for a certificate of public convenience and necessity;

AND IN THE MATTER of Canada Southern Railway Company and every company operating or having authority to operate a railway over lines of railway being operated as of March 29, 1976 by Penn Central Transportation Company and the trustees of Penn Central Transportation Company.

.....
.....

WHEREAS pursuant to an Order of the Federal Court of Canada dated September 27, 1974 confirming the Scheme of Arrangement of the trustees of the Penn Central Transportation Company, it was provided, in part, as follows:

10. The operation of the railway business of the Company by the Trustees in Canada, including Canadian railway property operated under lease, and its continuance, discontinuance, conveyance or transfer either in whole or in part shall be and continue to be in all respects subject to the jurisdiction of the Railway Committee of the Canadian Transport Commission.; and

WHEREAS application has been made to the Committee by the solicitors for a proposed company to be incorporated under the name of Consolidated Rail Corporation of Canada Limited for a certificate of public convenience and necessity pursuant to the provisions of Section 11.1 of the *Railway Act* and an application pursuant to the provisions of Section 27 of the *National Transportation Act* for a determination of a proposed

approuver l'acquisition proposée par Consolidated Rail Corporation, constituée en vertu des lois de l'État du Delaware, l'un des États-Unis d'Amérique, et par la filiale qu'elle propose de constituer, à savoir Consolidated Rail Corporation of Canada Limited, de certains intérêts compris dans la faillite de Penn Central Transportation Company et de Michigan Central Railroad Company et liés à

i) The St. Lawrence and Adirondack Railway Company;
ii) The Canada Southern Railway Company;
iii) The Detroit River Tunnel Company;
iv) The Niagara River Bridge Company; et

.....
.....

ATTENDU que le Comité a été informé qu'à compter du 1er avril 1976, tous les biens de Penn Central Transportation Company, aux États-Unis d'Amérique, seront transmis à Consolidated Rail Corporation et que, sans la transmission correspondante des biens de Penn Central Transportation Company au Canada à Consolidated Rail Corporation of Canada Limited (la compagnie canadienne susmentionnée qu'on se propose de constituer), le libre trafic national et international pourrait être pertubé; et

ATTENDU que le Comité estime souhaitable et nécessaire à l'intérêt public de maintenir le libre trafic national et international sur les voies exploitées par Penn Central Transportation Company au 29 mars 1976 sans que le service soit interrompu ni réduit en attendant le règlement des questions exposées dans les requêtes susmentionnées;

ATTENDU que le Comité comprend que la Cour Spéciale sous l'autorité du *Regional Reorganization Act de 1973* et ses modifications des États-Unis, peut ordonner le transfert à Consolidated Rail Corporation, à partir du 1er avril 1976, des biens, actifs et intérêts mentionnés à la page 1 de cette dite ordonnance.

acquisition by Consolidated Rail Corporation, incorporated under the laws of the State of Delaware, one of the United States of America and its proposed subsidiary, Consolidated Rail Corporation of Canada Limited, from the bankrupt estates of Penn Central Transportation Company and Michigan Central Railroad Company, of certain interests in

i) The St. Lawrence and Adirondack Railway Company;
ii) The Canada Southern Railway Company;
iii) The Detroit River Tunnel Company;
iv) The Niagara River Bridge Company; and

.....
.....

WHEREAS representations have been received by the Committee to the effect that on April 1, 1976 the estates of Penn Central Transportation Company in the United States of America will be conveyed to Consolidated Rail Corporation and that without a corresponding conveyance of the estate of Penn Central Transportation Company in Canada to Consolidated Rail Corporation of Canada Limited (the aforementioned proposed Canadian company) the free flow of domestic and international traffic may be adversely affected; and

WHEREAS the Committee deems it desirable and necessary in the public interest to maintain the free flow of such domestic and international traffic over the lines of railway operated by Penn Central Transportation Company as of March 29, 1976 without any interruption or diminution of service pending the determination of issues as contained in the aforesaid applications.

WHEREAS the Committee understands that the Special Court established under the *Regional Rail Reorganization Act* of 1973, as amended, of the United States of America, may order a conveyance to Consolidated Rail Corporation, effective April 1, 1976, of the property, assets and interests referred to on page 1 of this Order.

Conformément aux dispositions des articles 45(4) et 59 de la *Loi nationale sur les transports*, et après avoir entendu l'avocat pour Consolidated Rail Corporation et celui de United States Railway Association -

IL EST ORDONNÉ CE QUI SUIT:

Canada Southern Railway Company et toute compagnie exploitant, administrant, détenant ou autorisée à exploiter, administrer ou détenir une entreprise ferroviaire sur les voies exploitées par Penn Central Transportation Company au 29 mars 1976, ainsi que les syndics de la propriété de Penn Central Transportation Company devront se conformer à toutes les dispositions de la loi à laquelle Penn Central Transportation Company était assujettie au 29 mars 1976 et, sans limiter la généralité de ce qui précède, devront également se conformer aux articles 262 et 265 de la *Loi sur les chemins de fer*, et pour l'objet et la durée de cette ordonnance peuvent détenir, employer et utiliser de toute façon les actifs et intérêts décrits ci-haut comme ceux de Penn Central Transportation Company ainsi que la propriété des syndics de Penn Central Transportation Company maintenant détenue, employée et utilisée pour l'opération des voies de ce chemin de fer.

Ainsi que l'ordonnait l'United States Special Reorganization Court (Cour de réorganisation spéciale des États-Unis), le transfert à la ConRail mentionné dans l'*ordonnance n° R-22589* s'est déroulé le 1er avril 1976.

4. Description physique des quatre compagnies canadiennes faisant l'objet de la requête

4.1 Detroit River Tunnel Company

Detroit River Tunnel Company comprend un tunnel international à deux voies ferrées reliant le réseau de la ConRail aux États-Unis à celui de The Canada Southern Railway au Canada. Le tunnel est d'une longueur approximative de 3.2 milles et passe la rivière Détroit reliant ainsi un point de la frontière américaine à Détroit (Michigan) à un point de la frontière canadienne à Windsor (Ontario).

Pursuant to the provisions of Section 45(4) and 59 of the *National Transportation Act*, and upon hearing counsel for Consolidated Rail Corporation and the United States Railway Association -

IT IS ORDERED THAT:

Canada Southern Railway Company and every company operating, managing, holding or having authority to operate, manage or hold a railway over the lines of railway being operated as of March 29, 1976 by Penn Central Transportation Company and the trustees of the property of Penn Central Transportation Company, shall comply with all the provisions of the law to which the Penn Central Transportation Company was subject as of March 29, 1976 and without limiting the generality of the foregoing shall comply with the provisions contained in Sections 262 and 265 of the *Railway Act*, and for the purposes and during the continuance of this order may hold, employ and otherwise use such of the assets and interests as are heretofore described as Penn Central Transportation Company and the trustees of the property of Penn Central Transportation Company now hold, employ and use for the operation of such lines of railway.

Effective April 1st, 1976, the conveyance to ConRail referred to in *Order R-22589* took place, as directed by the United States Special Reorganization Court.

4. Physical Description of the Four Canadian Companies Related to the Application

4.1 The Detroit River Tunnel Company

The Detroit River Tunnel Company consists of a bi-directional international railway tunnel connecting ConRail trackage in the United States to Canada Southern Railway trackage in Canada. The tunnel traverses approximately 3.2 miles under the Detroit River from a point on the American side of the international border in Detroit, Michigan, to a point on the Canadian side of the international border, in Windsor, Ontario.

Le tunnel constitue presque la seule voie de communication ferroviaire entre Detroit et Windsor et représente l'une des voies commerciales les plus importantes entre le Canada et les États-Unis. La seule autre voie de communication ferroviaire est le traversier de Norfolk and Western qui, traversant la rivière Detroit, relie deux points de la même région mais coûte beaucoup plus cher. L'acheminement des convois ferroviaires empruntant les voies ferrées au sud du lac Érié livre cependant une concurrence indirecte au tunnel. L'utilisation de ces voies permet en effet d'éviter complètement de transiter par le tunnel.

The tunnel provides an almost exclusive rail access through the Windsor-Detroit gateway and is a most important avenue for Canada-U.S. trade. The only alternative to the tunnel is offered by the Norfolk and Western rail car-barge, operating over the Detroit River between two points in the same area, at substantially higher cost. Indirect competition to the tunnel is available through traffic routings on rail lines south of Lake Erie. Such traffic routings completely avoid use of the tunnel.

D'autres transporteurs que la ConRail utilisent le tunnel en vertu des ententes sur les droits de passage ayant été à diverses reprises négociées auparavant avec chacun de ces transporteurs. Ces ententes prévoient que chaque transporteur acquittera divers taux de redevance compte tenu des conditions de transport, de l'accès au tunnel et de l'utilisation de l'emprise et du réseau situé de part et d'autre du tunnel. Parmi les usagers du tunnel figurent le CP Rail, le Chesapeake and Ohio Railway, le Grand Trunk Western Railroad et le Detroit Toledo and Ironton Railroad. Amtrak a également utilisé le tunnel jusqu'à ce que le service qu'elle exploitait au Canada ait été interrompu.

Carriers other than ConRail use the tunnel on the basis of separate running rights agreements negotiated with each carrier at different times in the past. These agreements provide for different levels of charges for each carrier, in respect of conditions of carriage, tunnel access and the use of the right of way and trackage on either side of the tunnel. The users of the tunnel include CP Rail, the Chesapeake and Ohio Railway, the Grand Trunk Western Railroad and the Detroit Toledo and Ironton Railroad. Amtrak also used the tunnel until the service operated through Canada was discontinued.

ConRail a déclaré que le tunnel était "en excellent état et avait une durée de vie illimitée". Elle a également déclaré qu'il n'était pas nécessaire d'apporter des améliorations au tunnel et qu'il suffisait d'en assurer l'entretien régulier, puisqu'il n'existe aucun plan d'élargissement du tunnel dans un avenir proche.

ConRail has stated that the tunnel is in "excellent condition and has an indefinite life". ConRail also stated that the tunnel requires no improvements other than normal maintenance as there are no current plans for expansion of the tunnel in the foreseeable future.

4.2 The Canada Southern Railway Company

4.2 The Canada Southern Railway Company

The Canada Southern Railway Company comprend environ 225 milles de lignes de chemin de fer principales à double voies reliant Windsor (Ontario) à Niagara Falls (Ontario). Le chemin de fer comporte deux embranchements. À son extrémité est, l'embranchement prenant naissance à Fort Érié rejoint la ligne principale à Welland (Ontario), tandis qu'à son extrémité ouest, l'autre embranchement prenant naissance à Amherstburg, rejoint la ligne principale à Essex.

The Canada Southern Railway Company consists of some 225 miles of mainline double track railway between Windsor, Ontario and Niagara Falls, Ontario. The railway includes two branch lines. On its eastern end, the branch line from Fort Erie joins the mainline at Welland, Ontario. On its western end, the branch line from Amherstburg, joins the mainline at Essex.

À l'heure actuelle, The Canada Southern Railway ne possède aucun wagon de marchan-

At the present time, The Canada Southern Railway does not own any freight cars or loco-

dises ni aucune locomotive. Tout l'équipement que détenait auparavant The Canada Southern a été retiré par les locataires précédents. Depuis le milieu des années 50, ConRail (et les locataires précédents) ont affecté des locomotives au réseau de The Canada Southern Railway. Tous les wagons de marchandises circulant sur les lignes de The Canada Southern Railway ont été fournis par ConRail ou d'autres transporteurs.

Mis à part ConRail, la Chesapeake and Ohio Railway (C & O) fait circuler des trains sur certains tronçons du chemin de fer de The Canada Southern Railway. La C & O dispose en effet de droits d'utilisation du réseau à partir des lignes de ConRail aux États-Unis et jusqu'à un point situé à Pelton en passant par le tunnel de la rivière Détroit et un tronçon de cinq milles de long du réseau de The Canada Southern Railway. À Pelton, les trains de la C & O quittent le réseau de The Canada Southern et le reprennent ensuite à St. Thomas. À partir de St. Thomas, la C & O emprunte le réseau de The Canada Southern jusqu'à Welland. La C & O dispose ensuite du droit de faire circuler ses trains en direction de Fort Érié ou de Niagara Falls et d'emprunter le tronçon canadien de la Niagara River Bridge Company pour se rendre à Niagara Falls (New York).

4.3 Niagara River Bridge Company

Le pont de la rivière Niagara a environ 1 000 pieds de long, et relie Niagara Falls (Ontario) à Niagara Falls (New York). Il possède une double voie et permet à ConRail et à la C & O d'accéder aux lignes de ConRail situées à l'est de The Canada Southern Railway.

4.4 The St. Lawrence and Adirondack Railway Company

The St. Lawrence and Adirondack Railway Company comprend en gros un réseau ferroviaire de 57 milles de long constitué de lignes que possède et loue la compagnie. Le réseau s'étend entre Malone (New York) et Adirondack Junction, sur la rive sud du St-Laurent, dans le Grand Montréal (Québec). The St. Lawrence and Adirondack Railway possède la ligne de chemin de fer qui traverse la frontière américano-canadienne et relie Malone (New York) à Valleyfield (Québec). Le tronçon de ligne ferro-

motives. All previously owned Canada Southern equipment has been retired by predecessor lessees. Since the mid-1950's, ConRail (and predecessor lessees) have assigned locomotives for service to The Canada Southern Railway. All freight cars in use on The Canada Southern Railway are those supplied by either ConRail or other carriers.

In addition to ConRail, trains of the Chesapeake and Ohio Railway (C & O) operate over portions of The Canada Southern Railway. The C & O has trackage rights from a point beginning on ConRail lines in the U.S.A., through the Detroit River Tunnel, over a five mile section of The Canada Southern Railway, to Pelton. At Pelton, C & O trains leave Canada Southern trackage, and rejoin it at St. Thomas. From St. Thomas, the C & O operates over Canada Southern trackage to Welland. C & O then has the right to operate to either Fort Erie, or Niagara Falls, and across the Niagara River Bridge to Niagara Falls, New York.

4.3 The Niagara River Bridge Company

The Niagara River Bridge is a railway bridge, approximately 1,000 feet in length, connecting Niagara Falls, Ontario and Niagara Falls, New York. The bridge is double tracked and permits both ConRail and the C & O access to ConRail lines east of The Canada Southern Railway.

4.4 The St. Lawrence and Adirondack Railway Company

The St. Lawrence and Adirondack Railway Company consists of a combination of roughly 57 miles of owned and leased trackage, between Malone, N.Y. and Adirondack Junction, on the south shore of the St. Lawrence River, in greater Montreal, Quebec. The St. Lawrence and Adirondack Railway owns the line of railway from Malone, N.Y. across the international border, to Valleyfield, Quebec. The portion of railway line between Valleyfield and Beauharnois, Quebec, is owned by Canadian National Railways and

viaire reliant Valleyfield à Beauharnois (Québec) appartient aux Chemins de fer Nationaux du Canada et est loué à The St. Lawrence and Adirondack Railway: le locataire en est l'utilisateur exclusif et doit assurer l'entretien de ce tronçon de ligne et en assumer les frais. Le tronçon de ligne reliant Beauharnois à Adirondack Junction appartient à The St. Lawrence and Adirondack Railway. À partir d'Adirondack Junction, ConRail dispose de droits de parcours et fait circuler des trains sur les lignes du CP Rail jusqu'à la cour de triage de St-Luc et la gare de Windsor. The St. Lawrence and Adirondack Railway Company ne possède aucun wagon de marchandises ni de locomotives.

4.5 La division canadienne de ConRail

Les trois compagnies opérant en Ontario entre les deux frontières, à Windsor et Niagara Falls, à savoir le tronçon canadien de Detroit River Tunnel Company, The Canada Southern Railway Company et le tronçon canadien de Niagara River Bridge Company sont toutes exploitées sous le nom de division canadienne de ConRail. Cette division dont l'administration centrale se trouve à St. Thomas (Ontario) est placée sous l'autorité d'un chef de division.

5. La position des intervenants face à la requête de la ConRail

A. Actionnaires minoritaires de The Canada Southern Railway Company

5.1 M. Albert D. Segal, actionnaire de The Canada Southern Railway Company représentant d'autres actionnaires minoritaires est intervenu au cours des débats. Le compte rendu écrit de son intervention comprend quatre propositions fondamentales:

[Traduction]
(a) L'acquisition proposée ... est contraire à l'intérêt public, en ce sens où ConRail entend exploiter les compagnies et propriétés ... ainsi que l'a fait Penn Central Transportation Company. De par la politique qu'ils ont suivie, Penn Central Transportation Company et ses prédécesseurs ont constamment violé leurs contrats de tenures à bail avec ces compagnies, sans leur offrir de dédommagement ou leur proposer de restitution, entraînant

leased to The St. Lawrence and Adirondack Railway: the lessee is the exclusive user of the line and is responsible for maintenance of this section of trackage, at its own expense. The section of railway between Beauharnois and Adirondack Junction, is owned by The St. Lawrence and Adirondack Railway. From Adirondack Junction, ConRail has trackage rights and operates trains across the lines of CP Rail, into both St. Luc Yard and Windsor Station. The St. Lawrence and Adirondack Railway Company owns neither cars nor locomotives.

4.5 The Canada Division of ConRail

The three companies in Ontario, situated between the international borders, at Windsor and Niagara Falls, namely the Canadian portion of the Detroit River Tunnel Company, The Canada Southern Railway Company and the Canadian portion of the Niagara River Bridge Company are collectively operated as the Canada Division of ConRail. This Division has its headquarters at St. Thomas, Ontario and is under the jurisdiction of a Division Superintendent.

5. The Positions of Intervenors in The ConRail Application

A. Minority Shareholders of The Canada Southern Railway Company

5.1 Mr. Albert D. Segal, a shareholder of The Canada Southern Railway Company and representing certain other minority shareholders was an intervenor in the proceedings. His written intervention contained four basic allegations:

(a) The proposed acquisition ... is prejudicial to the public interest in that ConRail intends to operate the companies and properties ... in the same manner as they have been operated by Penn Central Transportation Company. Penn Central Transportation Company and its predecessors in title have by corporate policy, consistently breached the Leasehold agreements with these companies without compensation or restitution causing substan-

des pertes financières considérables pour ces compagnies et leurs biens, ainsi que pour toutes les parties touchées par ces exploitants de chemin de fer.

(b) L'acquisition nuira au bien-être présent et futur de The Canada Southern Railway Company en ce sens où le transfert de ces compagnies et de leurs biens vise essentiellement à protéger ConRail des plaintes déposées par The Canada Southern Company contre ConRail.

(c) ConRail n'a pas besoin d'un certificat de nécessité et d'utilité publiques pour pouvoir exploiter les propriétés ferroviaires en question. Les contrats de location applicables prévoient l'affectation et l'exploitation des propriétés en jeu et en fait, aucun certificat de ce genre n'a été demandé ou approuvé, à l'expiration du titre, pendant toute la durée de l'exploitation.

(d) ConRail Canada ne répond pas aux critères mentionnés à l'article 11.1 en ce sens où sa praticabilité économique demeure incertaine si sa compagnie-mère, ConRail, ne l'appuie et ne la garantit pas complètement, compte tenu de ses engagements et de ses dettes. Il n'existe par ailleurs aucune véritable intention de faire participer les Canadiens au financement de la compagnie ou d'exploiter la compagnie dans l'intérêt des actionnaires ou du public canadien.

M. Segal ne s'est pas montré hostile à la requête présentée par ConRail en vertu de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*, à condition que le requérant s'engage à ne céder aucune des tenures à bail détenues dans les diverses compagnies, jusqu'à ce que "l'on se soit prononcé sur toutes les plaintes déposées."

5.2 M. Joseph Pope, un actionnaire de The Canada Southern Railway Company, s'est opposé à la requête présentée par ConRail en vertu des dispositions de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*. À l'appui de son opposition, M. Pope a affirmé que ConRail avait enfreint les clauses du bail de 1903 signé avec The Canada Southern Railway et que par conséquent ce bail n'avait pas été respecté. M. Pope a pressé le Comité de déclarer le bail sans valeur ni autre effet. Il a également demandé que le Comité décide que toutes les propriétés louées soient restituées à Canada Southern.

tial financial loss to these companies and their assets and to all those parties affected by these railway operators.

(b) The acquisition will be detrimental to the present and future well-being of Canada Southern Railway Company in that the principal reason for transfer of these companies and assets is to put ConRail beyond the reach of certain claims by Canada Southern Company against ConRail.

(c) ConRail does not require a Certificate of Public Convenience and Necessity in order to operate the railway properties in question. The applicable lease agreements provide for assignment and operation of the properties in question and in fact during the entire period of operation, when title passed, no such Certificate was applied for or granted.

(d) ConRail Canada does not meet the criteria set out in Section 11.1 in that its economic feasibility is doubtful without the full support and guarantee of its parent, ConRail, with respect to its obligations and liabilities. There is also no genuine intention to involve Canadians in the financing of the company, or to operate for the benefit of Canadian shareholders or the Canadian public

Mr. Segal did not oppose the application of ConRail under Section 27 of the *National Transportation Act*, provided that the Applicant undertook not to dispose of any of the leasehold interests in the various companies until such time "as all alleged claims have been ... adjudicated.

5.2 Mr. Joseph Pope, a shareholder of The Canada Southern Railway Company, was opposed to the application by ConRail under Section 27 of the *National Transportation Act*. Mr. Pope's objection was based on his contention that ConRail had breached provisions of its 1903 lease of The Canada Southern Railway, and that the lease was in default. Mr. Pope urged the Committee to declare the lease void and of no further effect. He also requested the Committee to rule that all leased properties be returned to Canada Southern.

5.3 M. Samuel Weir, c.r., un actionnaire de The Canada Southern Railway Company et avocat de la Grand Cayman Global Corporation, ne s'est pas opposé à la requête présentée par ConRail en vertu des dispositions de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*. M. Weir a cependant laissé entendre que toute approbation devait entraîner l'imposition de certaines conditions raisonnables au requérant. Il a donc proposé des conditions se rapportant: a) à la représentation des actionnaires minoritaires au Conseil d'administration de The Canada Southern Railway Company; b) aux questions touchant le montant et le versement des loyers conformément aux clauses du bail de The Canada Southern Railway Company; c) aux questions touchant le montant et le versement des dividendes aux actionnaires par The Canada Southern Railway Company.

5.3 Mr. Samuel Weir, Q.C., a shareholder of Canada Southern Railway Company and counsel for the Grand Cayman Global Corporation, was not opposed to the application by ConRail under Section 27 of the *National Transportation Act*. However, Mr. Weir did suggest that any approval be conditional on the imposition of certain reasonable conditions on the Applicant. He suggested conditions relating to: a) minority shareholder representation on the Board of Directors of The Canada Southern Railway Company; b) matters pertaining to the amount and payment of rentals under the lease for The Canada Southern Railway Company; c) matters with respect to the amount and payment of dividends to shareholders, by The Canada Southern Railway Company.

B. Autres intervenants

5.4 L'Association des syndicats de cheminots du Canada - L'Association des syndicats de cheminots du Canada (A.S.C.C.) et les syndicats de cheminots la constituant ne se sont pas opposés à la requête présentée par ConRail conformément aux dispositions de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*. Dans leur plaidoirie, ils ont cependant pressé le Comité de tenir compte de l'intérêt public, particulièrement en ce qui concerne les employés canadiens des compagnies devant être acquises.

L'Association se préoccupe de ce que certains employés canadiens de ConRail, qui ont été engagés après la signature de l'accord de fusion de Penn Central (1er février 1968) et, par conséquent, ne sont donc pas protégés par cet accord. En outre, ces employés ne bénéficient pas de la "protection Title Five", conformément à l'article 505 du *Regional Rail Reorganization Act*, lequel ne vise pas les employés canadiens de ConRail. On a donc souligné le fait que ces employés ne jouissent d'aucune protection au cas où ConRail décide d'apporter à ses activités d'éventuelles modifications qui risqueraient de nuire à leurs conditions de travail.

L'Association a donc incité le Comité à considérer les intérêts des employés concernés comme relevant de l'intérêt public. À cette fin, elle a demandé au Comité d'adopter des mesures visant à protéger tous les employés canadiens de ConRail

B. Other Intervenors

5.4 The Canadian Railway Labour Association - The Canadian Railway Labour Association (CRLA), and constituent railway labour unions were not opposed to the application by ConRail under section 27 of the *National Transportation Act*. In their submission, however, they urged the Committee to consider the public interest, particularly as it relates to Canadian employees of the companies to be acquired.

The Association's concern relates to certain Canadian employees of ConRail, hired subsequent to the Penn Central Merger Agreement (February 1st, 1968), and thereby unprotected by that agreement. Additionally, these employees do not enjoy "Title Five protection", pursuant to Section 505 of *Regional Rail Reorganization Act*, which does not include any Canadian employees of ConRail. It was pointed out that these employees have no protection against possible changes in the operations by ConRail which may adversely affect the terms and conditions of their employment.

The Association urged the Committee to consider as part of the public interest, the interests of the employees involved. To this end, it asked the Committee to take steps to ensure protection of all Canadian employees of ConRail, their wages, benefits and working conditions.

et à garantir leurs salaires, leurs avantages sociaux et leurs conditions de travail.

L'A.S.C.C. s'est déclaré actuellement satisfaite de ce que les employés canadiens de ConRail continuent d'être couverts par le *Railroad Retirement Act* (*Loi sur la retraite des cheminots*) des États-Unis et espère "que le système de négociation collective actuellement en vigueur continuera de fonctionner".

En conclusion, l'avocat de l'A.S.C.C. a accordé son appui à la requête présentée par le requérant.

[Traduction]
L'Association n'entend pas mettre des bâtons dans les roues de cette compagnie qui déploie des efforts en vue de poursuivre l'exploitation rentable d'un chemin de fer au Canada.

5.5 The Chesapeake and Ohio Railway Company ne s'est pas montrée en faveur ni opposée à la requête présentée par ConRail conformément aux dispositions de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*, mais a assisté à l'audience en qualité d'observateur.

5.6 Les Chemins de fer Nationaux du Canada étaient présents en qualité d'observateur. Le Canadien National n'a présenté aucune communication officielle.

5.7 The Canada Southern Railway Company ne s'est pas opposée à la requête présentée par ConRail en vertu de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*. L'avocat de The Canada Southern a déclaré que la compagnie se préoccupait essentiellement de ce que les obligations contractées par le bailleur en vertu du bail de 1903 devaient être respectées par celui-ci. Canada Southern était d'avis que ConRail occupait une meilleure position que les syndics de Penn Central pour s'acquitter des devoirs et obligations compris dans le bail, en raison de sa meilleure situation financière.

5.8 L'Association des négociants en grains et aliments pour bétail de l'Ontario (Ontario Grain and Feed Dealers Association) représentant les élévateurs régionaux et de l'intérieur des terres de l'Ontario n'a pas pris position relativement à

CRLA maintained that it is currently satisfied that Canadian employees of ConRail will continue to be covered by the U.S. *Railroad Retirement Act* and it hoped "that the established pattern of collective bargaining will continue uninterrupted".

In conclusion, counsel for the CRLA indicated his support for the Applicant.

It is not the intention of our Association to throw any road blocks in the way of that Corporation in their efforts to continue to operate a viable railway in Canada.

5.5 The Chesapeake and Ohio Railway Company took the position that they neither supported nor opposed ConRail's application under Section 27 of the *National Transportation Act*, but were present to maintain a watching brief.

5.6 Canadian National Railways were present to keep a watching brief. Canadian National made no formal submission.

5.7 The Canada Southern Railway Company did not oppose the application by ConRail under Section 27 of the *National Transportation Act*. Counsel for Canada Southern stated that the Company's major concern was that obligations under the 1903 lease be honoured by the lessee. Canada Southern was of the opinion that ConRail is in a better position to discharge the duties and obligations contained in the lease, than were the Trustees of Penn Central, because of their stronger financial position.

5.8 The Ontario Grain and Feed Dealers Association representing inland and country elevators in Ontario took no position on the application by ConRail. The Association, however, pointed out that The Canada Southern Railway

la requête présentée par ConRail. L'Association a cependant souligné que The Canada Southern Railway

[Traduction]

... traverse une partie de la province de l'Ontario et passe au coeur même de cette région productrice de grains ...

Dans les meilleures conditions, les élévateurs à grains dépendent entièrement du service ferroviaire pendant la récolte, car il faut pouvoir les vider avant de recevoir de futures livraisons. Si le service requis n'est pas adéquat, les élévateurs sont "surchargés". Aussi l'existence d'un nombre suffisant de wagons de marchandises sur les lignes de The Canada Southern Railway constitue-t-il l'un des principaux sujets de préoccupation de l'Association.

5.9 L'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario (Ontario Wheat Producers Marketing Board) représente plus de 1 600 producteurs de blé de l'Ontario et est responsable de la commercialisation du blé produit dans cette province. L'Office représente 17 agents patentés se trouvant en bordure du réseau de The Canada Southern Railway. Pendant la récolte de 1976, juste avant le début des audiences de ConRail, l'Office a déclaré que ConRail n'avait fourni un service ferroviaire adéquat qu'à sept de ces agents, en raison d'un manque d'équipement. L'Office a jugé qu'il incombait à tout transporteur commun opérant en Ontario de répondre aux besoins de ses expéditeurs qui, de par leur emplacement, dépendent entièrement de ce transporteur pour la commercialisation de leurs grains.

À l'appui de ses propos, l'Office a déclaré qu'en 1976, ses agents auraient pu remplir 400 à 500 wagons de marchandises. Or, ils n'ont eu que 85 wagons à leur disposition, dont 50 fournis par le CP, 27 par le CN et 8 seulement par ConRail. L'Office a affirmé que ni le CN ni le CP n'étaient légalement tenus de mettre des wagons à la disposition des expéditeurs de ConRail. Puis il a ajouté que si la situation demeurait inchangée, cela aurait de sérieuses répercussions sur le marché du blé en Ontario.

En conclusion, l'Office a déclaré qu'il ne se montrait pas opposé à "l'acquisition des lignes de The Canada Southern Railway" par ConRail (ac-

...traverses a section of the Province of Ontario, that is right through the very heartland of this grain producing area ...

With favourable conditions, during harvest, these elevators are vitally dependent on adequate rail service to empty their elevators so that they can accommodate incoming grain deliveries. Failing such accommodation, their facilities "plug". Thus, adequate car supply on The Canada Southern Railway is a major concern of the Association.

5.9 Ontario Wheat Producers Marketing Board represents in excess of 1,600 wheat producers in Ontario and is responsible for marketing wheat produced in the Province. The Board represents 17 licensed agents located on The Canada Southern Railway. In the 1976 crop year, preceding the commencement of the ConRail hearings, the Board claimed that ConRail had provided rail service to only seven of these agents, due to a lack of sufficient equipment. The Board felt that it was incumbent upon any common carrier operating within Ontario, to serve the needs of its shippers who are dependent, by virtue of location, upon the carrier, to market their grain.

To substantiate its point, the Board mentioned that in 1976, its agents could have utilized 400-500 rail cars. Only 85 cars were supplied, 50 by CP, 27 by CN and only eight by ConRail. The Board maintained that CN and CP are under no legal obligation to furnish cars to ConRail Shippers, and if this situation is allowed to continue, the implications could be serious for the Ontario wheat market.

In conclusion, the Board maintained that it was not opposed to ConRail's "takeover of The Canada Southern Railway lines" (the acquisi-

quisition proposée en vertu des dispositions de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*) à condition que ConRail prenne les mesures nécessaires en vue de fournir un nombre suffisant de wagons pour répondre aux besoins de ses expéditeurs.

5.10 Administration de la voie maritime du St-Laurent - L'Administration de la voie maritime du St-Laurent se préoccupe de certains accords relatifs aux modifications qui ont été apportées au canal Welland au début des années 60. Ces accords n'ont pas été signés ni ratifiés et certaines de leurs clauses n'ont pas été entièrement exécutées.

Parmi les modifications mentionnées figurent le déplacement et la consolidation d'une partie du canal, de façon à faciliter la navigation. Suite à ces modifications il s'avérait nécessaire de détourner et de relocaliser certaines installations ferroviaires appartenant aux compagnies opérant dans la région concernée. Au nombre des compagnies touchées figuraient Penn Central, Michigan Central et Canada Southern.

La construction des nouvelles installations, tant en ce qui concerne le transport ferroviaire que le transport par eau, a été achevée et les installations sont utilisées depuis 1973. Les accords nécessaires passés entre l'Administration et les compagnies de chemin de fer concernées n'ont pas été signés et ratifiés, bien que l'on en ait défini les termes, et certaines de leurs clauses n'ont pas été entièrement exécutées, en raison principalement de la réorganisation de Penn Central, de la faillite de Michigan Central et de la création de ConRail.

L'Administration a donc demandé au Comité de s'assurer que les travaux réalisés, tel que convenu entre l'Administration et les compagnies ferroviaires concernées, n'ont pas été détruits, et que les travaux n'ayant pas encore été effectués soient entrepris par les compagnies ferroviaires et/ou leurs successeurs dans des conditions aussi favorables que celles sur lesquelles les parties se sont entendues et qu'elles ont fixées. L'Administration a en outre demandé que la requête présentée par le requérant ne soit agréée que si ce dernier exécute toutes les clauses des contrats mentionnés.

tion under Section 27 of the *National Transportation Act*) subject to the condition that ConRail take steps to ensure adequate car supply to meet shipper requirements.

5.10 The St. Lawrence Seaway Authority - The concern of the St. Lawrence Seaway Authority relates to certain agreements pertaining to modifications effected to the Welland Canal in the early 1960's. These agreements have not been executed and delivered, nor have their provisions been fully implemented.

The modifications referred to involved the relocation and straightening of a portion of the Canal, thereby facilitating navigation. As a result of these modifications, it was necessary to divert and relocate certain railway facilities of those railway companies operating in the area affected. Among those affected were Penn Central, Michigan Central and Canada Southern.

The construction of the new facilities, for both rail and water transportation, has been completed and the facilities have been in use since 1973. The agreements necessary between the Authority and the affected railways, while their terms have been settled, have not been executed and delivered, nor have their provisions been fully implemented, principally because of the reorganization of Penn Central, the bankruptcy of the Michigan Central and the creation of ConRail.

The Authority asked the Committee to insure that those things that have been done, as agreed upon between the Authority and the affected railways, not be undone, and those things that are yet to be done, be completed by the affected railways and/or their successors, on no less favourable terms than have already been agreed upon and settled between the parties. The Authority further requested that granting of the application be made conditional upon the Applicant undertaking to implement all terms of the agreements referred to.

L'Administration de la voie maritime du St-Laurent ne s'est pas opposée à la demande présentée par ConRail en vertu des dispositions de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*.

5.11 Le gouvernement de la province du Québec - Le gouvernement de la province du Québec ne s'est pas opposé à la requête présentée par ConRail conformément aux dispositions de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*. Il a cependant demandé au Comité de tenir compte des intérêts présents et futurs de la province du Québec rattachés à The St. Lawrence and Adirondack Railway Company au moment de prendre sa décision. Il a en particulier mentionné les deux points suivants:

1) Le gouvernement du Québec aimerait que les services de fret dont bénéficient les régions de Valleyfield et de Beauharnois soient maintenus, améliorés et prolongés, ainsi que l'exige la croissance industrielle de ces régions.

2) Le transfert de propriété ne doit pas compromettre l'exploitation éventuelle d'un service de trains-voyageurs entre Chateauguay et Montréal.

Le Québec a également souligné le mauvais état des réparations effectuées sur la ligne ferroviaire reliant Woodlands à Adirondack Junction qui, selon lui, constitue un sérieux obstacle à la création d'un service ferroviaire de banlieue. ConRail a par ailleurs demandé l'autorisation d'améliorer ce tronçon de ligne.

5.12 Les Syndics de Penn Central et de Michigan Central - M. Duncan Finlayson de l'étude Kingsmill et Jennings s'est présenté devant le Comité suite à l'enquête demandée par le syndic de Michigan Central et conformément à la demande de comparaître que nous avons présentée au nom des syndics de Penn Central.

En ce qui concerne la requête présentée par ConRail en vertu des dispositions de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*, M. Finlayson a déclaré:

[Traduction]

Je pense que la Commission connaît la position de Michigan Central et de Penn Central en ce qui a trait à ces questions. Nous ne nous y montrons certainement pas

The St. Lawrence Seaway Authority did not oppose the application by ConRail under Section 27 of the *National Transportation Act*.

5.11 Government of the Province of Quebec - The Government of the Province of Quebec did not object to the application by ConRail under Section 27 of the *National Transportation Act*. However, it urged the Committee to ensure that the present and future interests of the Province of Quebec, as related to The St. Lawrence and Adirondack Railway Company, are taken into account in reaching its decision. Specific reference was made to two points:

1) The Quebec Government would like to see freight services in the areas of Valleyfield and Beauharnois maintained, improved and extended, as required by industrial growth local to the line;

2) The proposed ownership transfer should not jeopardize the possible operation of a suburban rail passenger service between Chateauguay and Montreal.

The Province of Quebec also made comment on the poor state of repair of the rail line between Woodlands and Adirondack Junction, which it considers as a serious obstacle to the creation of a suburban rail service. Rehabilitation of this section of railway, by ConRail, was requested.

5.12 Trustees for Penn Central and for Michigan Central - Mr. Duncan Finlayson of the legal firm Kingsmill and Jennings, appeared before the Committee in response to an enquiry directed to the Trustee of Michigan Central, and our instructions to appear on behalf of the Trustees of Penn Central.

With respect to the application by ConRail under Section 27 of the *National Transportation Act*, Mr. Finlayson stated:

I think the Commission is aware of the position of both The Michigan Central and The Penn Central Trustees with respect to those matters. We certainly do not oppose

hostiles, et en fait nous appuyons ConRail à ce sujet. Je pense que la Commission saura bien comprendre qu'il existe une ordonnance de la Special Court des États-Unis nous interdisant de nous opposer aux questions se rapportant à ConRail, aux délibérations qui se tiennent ici relativement à ConRail.

them, indeed, we support ConRail on both those matters. And I think the Commission will well understand this, there is an order of the Special Court in the United States which in effect forbids us to oppose the ConRail matters, the ConRail proceedings here.

6. La requête modifiée présentée par M. Albert D. Segal

6.1 Introduction

Cette requête a soulevé des questions qui se rapportaient à celles mentionnées dans le cadre de la requête présentée par ConRail en vertu des dispositions de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports* et s'en distinguaient en même temps.

M. Segal a en fait demandé au Comité d'annoncer la résiliation du bail signé entre The Canada Southern Railway et Michigan Central et d'ordonner à ConRail de remettre tous les actifs, les droits et les intérêts couverts par le bail à la compagnie ou, le cas échéant, d'exiger l'établissement d'un compte rendu comptable et la restitution de la compagnie dans une situation financière au moins aussi bonne qu'elle l'était au moment de la signature du bail; de mener une enquête au sujet de la gestion de The Canada Southern Railway par ConRail et ses prédécesseurs en titre; d'exiger le versement de dommages à Canada Southern en raison du manquement de ConRail et de ses prédécesseurs en titre au devoir; et d'exiger un compte rendu comptable sur la vente de certains actifs et la restitution des profits à Canada Southern.

Au cours de l'audience d'Ottawa, nous nous sommes entendus pour écouter d'abord la requête de ConRail, sans prendre de décision à ce sujet avant d'avoir écouté la requête présentée par M. Segal. Lorsque l'audience du cas ConRail s'est terminée à Toronto, nous avons informé M. Segal que nous étions prêts à écouter sa requête. Sur ce, l'avocat de ConRail a présenté une proposition en invoquant la loi et la juridiction visant à s'opposer à ce que nous écoutions la requête de M. Segal. En fait, ConRail estimait que la Commission ne disposait pas du mandat nécessaire pour accorder les dégrèvements demandés par M. Segal.

6. The Revised Application of Albert D. Segal

6.1 Introduction

This application raised issues separate and apart from the application of ConRail under Section 27 of the *National Transportation Act*.

In substance, Mr. Segal asked the Committee to declare that the lease of The Canada Southern Railway to Michigan Central be terminated and to order ConRail to return to the Company all assets, rights and interests covered by the lease, or in the alternative to require an accounting and restoration of the Company to a state no less favourable than at the time the lease was made; to conduct an inquiry into the managment of The Canada Southern Railway by ConRail and its predecessors in title; to order the payment of damages to Canada Southern for breach of duty by ConRail and its predecessors in title; and to require an accounting of the sale of certain assets and the return of profits to Canada Southern.

At the Ottawa hearing, we agreed to hear the ConRail application first, but not to decide it before hearing the Segal application. When the ConRail case was completed at the Toronto hearing, Mr. Segal was informed that we were ready to hear his application. Counsel for ConRail thereupon made a motion by way of preliminary objection to our hearing the Segal application, on grounds of law and jurisdiction. Essentially, ConRail's position was that the Commission lacks the jurisdiction to grant the relief asked by Mr. Segal.

La règle 51 des *Règles générales de la Commission* (C.R.C. 1978, chapitre 1142) stipule que:

> S'il appert à la Commission à n'importe quel moment qu'il existe une question de droit qu'il conviendrait de trancher avant de poursuivre l'affaire, elle peut ordonner que cette question soit soulevée pour sa gouverne, par mémoire spécial ou de telle autre manière qui lui paraît convenir, et la Commission peut, en attendant une telle décision, ordonner la suspension de la procédure, en tout ou en partie, dans l'affaire dont la Commission a été saisie.

Nous estimons qu'il convient de s'occuper de l'objection formulée par ConRail avant d'écouter les avantages de la requête présentée par M. Segal. Grâce à cette procédure, il va de soi que si ConRail rencontrait un échec et que son objection était rejetée, l'audience reprendrait à nouveau pour entendre la requête de M. Segal, tandis que si l'objection de ConRail était jugée valable, cela mettrait un point final à la question et il ne serait pas nécessaire de procéder à d'autres audiences.

Comme nous avons décidé de rejeter la requête de M. Segal étant donné le bien fondé de l'objection préliminaire de ConRail, il convient de préciser les raisons de notre décision.

6.2 La première requête de M. Segal

Conformément aux dispositions de l'article 11.1(3) de la *Loi sur les chemins de fer* et de l'article 27(2) de la *Loi nationale sur les transports*, le Comité a publiquement annoncé le 17 septembre 1976 le projet d'acquisition de ConRail et la demande d'émission d'un certificat de nécessité et d'utilité publiques qu'elle a déposée. Ainsi que nous l'avons déjà mentionné, plusieurs interventions ont été déposées auprès du Comité et des objections ont été formulées tant en ce qui concerne le projet d'acquisition que la demande d'émission d'un certificat. L'une de ces interventions a été déposée le 14 octobre 1976 par M. Albert D. Segal, un actionnaire de The Canada Southern Railway Company et au nom de certains autres actionnaires minoritaires de la compagnie.

Lors de son intervention, M. Segal s'est opposé à la requête présentée en vertu de l'article

Rule 51 of the *General Rules of the Commission* (C.R.C. 1978, Chapter 1142) provides:

> If it appears to the Commission at any time that there is a question of law which it would be convenient to have decided before further proceeding with the case, it may direct such question to be raised for its information, either by special case or in such other manner, as it may deem expedient, and the Commission may, pending such decision, order the whole or any portion of the proceedings before the Commission, in such matter, to be stayed.

We considered it necessary to deal with the ConRail objection before hearing the Segal application on its merits. In following this procedure, it was understood by all concerned that if ConRail was unsuccessful, and its objection overruled, the hearing would resume once again to permit the Segal application to be heard, while if ConRail's objection were allowed, that would be the end of the matter, and no further hearing would be necessary.

As we have decided to dismiss Mr. Segal's application because we find ConRail's preliminary objection well founded, it will now be convenient to give our reasons for making that determination.

6.2 The First Segal Application

Acting under Section 11.1(3) of the *Railway Act* and Section 27(2) of the *National Transportation Act*, the Committee gave public notice on September 17th, 1976 of the proposed acquisition of ConRail and of its application for a certificate of public convenience and necessity. As already explained, several interventions were filed with the Committee and opposition was voiced with respect to both the proposed acquisition and the application for a certificate. One of these several interventions was filed on October 14th, 1976 by Mr. Albert D. Segal as a shareholder of The Canada Southern Railway Company and on behalf of certain other minority shareholders of the Company.

In his intervention, Mr. Segal opposed the application under Section 11.1 of the *Railway*

11.1 de la *Loi sur les chemins de fer* et au projet d'acquisition présenté en vertu de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*. Des documents complémentaires ont de temps à autre été présentés au Comité soit pour appuyer son intervention, soit pour demander des dégrèvements. Comme les documents se rapportant à cette dernière question aurait dû faire l'objet d'une requête distincte de l'intervention de M. Segal dans le cas ConRail, nous nous sommes entendus avec l'avocat de M. Segal pour que tous ces documents soient retirés une fois qu'une requête aura été déposée en bonne et due forme auprès du Comité. Il a de plus été convenu que la demande modifiée remplacerait tous les documents présentés par M. Segal, à l'exception de son intervention du 14 octobre 1976 dans le cas ConRail.

6.3 La requête modifiée de M. Segal

La requête de M. Segal a été déposée auprès du Comité le 28 février 1977. La requête désignait les syndics de Penn Central et de Michigan Central, ainsi que de Consolidated Rail Corporation comme intimés.

La requête de M. Segal demandait:

1) une ordonnance, conformément à l'article 45 de la *Loi nationale sur les transports*, déclarant le bail de 1903 de Michigan Central résilié et exigeait la restitution du chemin de fer au bailleur, The Canada Southern Railway;

2) la restitution de tous les actifs, les droits et les paiements, conformément à l'article 336 de la *Loi sur les chemins de fer*;

3) le cas échéant, un compte rendu comptable et la restitution des actifs dans une situation au moins aussi bonne que celle qui prévalait en 1903;

4) la tenue d'une enquête par le Comité, en vertu des dispositions de l'article 45(1) de la *Loi nationale sur les transports*, visant à étudier la plainte émise à l'encontre de ConRail et selon laquelle ConRail et ses prédécesseurs en titre auraient failli à prendre des mesures, à résoudre des questions et à effectuer des travaux requis en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, des *lois spéciales* et du bail de 1903.

Act and the proposed acquisition under Section 27 of the *National Transportation Act*. Further documents were submitted to the Committee from time to time either in support of his intervention or in the form of requests for relief. As the documents relating to the latter should have been the subject of an application to the Committee separate and distinct from Mr. Segal's intervention in the ConRail case, it was agreed with Mr. Segal's solicitor that all such documents would be withdrawn upon the proper filing of an application. It was further agreed that the revised application would supersede and replace all documents submitted by Mr. Segal, except his intervention of October 14th, 1976 in the ConRail Case.

6.3 The Revised Segal Application

Mr. Segal's application was filed with the Committee on February 28th, 1977. The application named the Trustees of Penn Central and Michigan Central, and Consolidated Rail Corporation as respondents.

Mr. Segal's application requested:

1) an Order pursuant to Section 45 of the *National Transportation Act* declaring the 1903 lease Michigan Central terminated and ordering the return of the railroad to the lessor, Canada Southern Railway Company;

2) the return of all the assets, rights and payments pursuant to Section 336 of the *Railway Act*;

3) in the alternative, an accounting and restoration of the assets to a position not less favourable than the one which existed in 1903;

4) the Committee, under Section 45(1) of the *National Transportation Act* to inquire into his complaint that ConRail and its predecessors in title have failed to do acts, matters and things required to be done by the *Railway Act*, by the *Special Acts* and by the 1903 lease;

5) conformément à l'article 45(2) ou (4) de la *Loi nationale sur les transports* l'adoption de mesures visant à exiger de ConRail et de ses prédécesseurs en titre qu'ils versent des dommages à Canada Southern pour manquement au devoir; et

6) un compte rendu comptable des ventes d'actifs dépréciables antérieures à 1963 et le versement des profits à The Canada Southern Railway Company.

Le cas de ConRail devait être entendu à Ottawa le 7 mars 1977. À l'ouverture de l'audience, M. Segal a demandé que l'on diffère l'audience du cas ConRail jusqu'à ce que l'on ait entendu sa requête. Pour justifier sa proposition, M. Segal a déclaré qu'il était important d'écouter en premier lieu sa demande, étant donné le dégrèvement qu'il souhaitait obtenir. Si sa requête était en effet agréée et que le Comité déclarait le bail résilié, le cas de ConRail serait réglé, puisqu'il n'y aurait plus rien à transférer, estimait-il.

Toutes les parties présentes ont convenu que le Comité devait en premier lieu écouter le cas ConRail, sans toutefois prendre de décision à ce sujet avant d'avoir entendu la requête de M. Segal.

Le Comité a donc entendu le cas ConRail, ainsi que l'intervention de M. Segal et l'audience a ensuite été ajournée le 15 mars 1977. Elle a repris le 20 juin 1978 à Toronto, à laquelle ConRail a terminé la présentation de son cas.

Le 22 juin, le Comité a donc commencé l'audition de la requête de M. Segal. Dès le début de l'audience, l'avocat de ConRail a attiré l'attention du Comité sur le fait que deux des intimés désignés dans la requête de M. Segal n'étaient pas présents.

La Commission a donc demandé à son avocat de contacter le syndic de Michigan Central et les syndics de Penn Central pour savoir s'ils avaient ou non l'intention de présenter des communications en ce qui a trait à la requête présentée par M. Segal. Les délibérations ont donc dû être ajournées jusqu'au lundi suivant, le 26 juin 1978.

5) pursuant to Section 45(2) or (4) of the *National Transportation Act*; that ConRail and its predecessors in title be ordered to compensate Canada Southern for damages arising out of a breach of duty; and

6) an accounting of the sale of depreciable assets prior to 1963 and a return of the profits to Canada Southern Railway Company.

The ConRail case was set for hearing in Ottawa on March 7th, 1977. At the opening of the hearing Mr. Segal requested that the hearing of the ConRail case be deferred until after the hearing of his application. In support of his request, Mr. Segal argued that it was important that his application be heard first in view of the relief he was seeking; should he be successful in his application and should the Committee declare the lease terminated, there would then be no substance left to the ConRail case as there would be nothing to transfer.

It was agreed by all parties present that the Committee would hear the ConRail case first, but would not make its decision before having heard the Segal application.

The Committee heard the ConRail case, including Mr. Segal's intervention, and the hearing was adjourned on March 15th, 1977. The hearing resumed in Toronto on June 20th, 1978 at which time ConRail completed the presentation of its case.

On June 22nd, the Committee commenced the hearing of the Segal application. At the outset, counsel for ConRail drew to the Committee's attention the fact that two of the respondents named in the Segal application were not present.

Commission Counsel was directed to contact the Trustee for Michigan Central and the Trustees for Penn Central to determine whether they wanted to make any submissions with respect to the Segal application. The proceedings were then adjourned to the following Monday, June 26th, 1978.

À la reprise des débats, M. Duncan Finlayson s'est présenté à l'audience pour y représenter les syndics de Penn Central et le syndic de Michigan Central. M. Finlayson a souligné qu'en ce qui concerne les poursuites intentées par Canada Southern devant un tribunal civil, visant à enjoindre son étude de représenter les syndics de Penn Central à propos de certaines plaintes, il estimait ne pas pouvoir s'occuper convenablement de la requête de M. Segal car il jugeait qu'elle comportait certaines questions relatives aux plaintes déposées par Canada Southern à l'encontre de Penn Central.

L'avocat de ConRail a, pour sa part, déclaré qu'il avait certaines objections à formuler au sujet de la requête de M. Segal et a estimé que le Comité pouvait continuer à écouter ces objections sans obliger M. Finlayson à prendre position au sujet de la requête de M. Segal.

L'avocat de Canada Southern a assuré le Comité que son client n'avait aucune objection à ce que M. Finlayson prenne position au nom des syndics, dans le cadre de ces objections préliminaires, à condition que l'on ne tienne pas compte des mérites de la requête de M. Segal.

Le Comité a donc écouté les objections préliminaires soulevées à propos de la requête de M. Segal, conformément aux dispositions de la règle 51.

6.4 Historique de The Canada Southern Railway Company

Avant de poursuivre, il nous semble utile de présenter un bref aperçu de l'évolution de The Canada Southern Railway Company ainsi que des différents baux, transferts et affectations qui se sont produits, afin de bien saisir la portée des arguments invoqués lors des objections préliminaires.

The Canada Southern Railway Company a été fondée en 1868 en vertu d'une Loi de la législature ontarienne (S.O. 1867-68 31 Vict. Cap. XIV) sous le nom d'Erie and Niagara Extension Railway Company. En 1869, (en vertu du S.O. (1869) 33 Vict. Cap XXXII), elle prenait le nom de Canada Southern Railway Company. En 1874, le Parlement (en vertu du S.C. 37 Vict. Cap. 68) ratifiait les lois provinciales et déclarait que le chemin de fer constituait un ouvrage à l'avantage général du Canada. La compagnie a

Upon resumption, Mr. Duncan Finlayson appeared for the Trustees of Penn Central and the Trustee of Michigan Central. Mr. Finlayson pointed out that in view of an action initiated by Canada Southern in civil court, seeking to enjoin his firm from representing the Trustees of Penn Central in certain claims, he felt he could not properly proceed on the Segal applicationn as it appeared to involve certain matters which are related to the claims of Canada Southern against Penn Central.

Counsel for ConRail stated that he would have some preliminary objections to the Segal application and that perhaps the Committee could proceed to hear these objections without forcing Mr. Finlayson to take a position on the Segal application.

Counsel for Canada Southern assured the Committee that his client would have no objection to Mr. Finlayson taking a position on behalf of the Trustees in so far as these preliminary objections were concerned, provided the merits of the Segal application were not considered.

The Committee proceeded to hear ConRail's preliminary objections to the Segal application pursuant to Rule 51.

6.4 History of Canada Southern Railway Company

Before proceeding further, we believe it necessary for full comprehension of the arguments on the preliminary objections to give a brief account of the history of the corporate existence of The Canada Southern Railway Company and the different leases, conveyances or assignments that took place.

The Canada Southern Railway Company was incorporated in 1868 by an Act of the Ontario Legislature (S.O. 1867- 68 31 Vict. Cap. XIV) under the name of the Erie and Niagara Extension Railway Company. In 1869 (by S.O. (1869) 33 Vict. Cap. XXXII), the name was changed to The Canada Southern Railway Company. In 1874, Parliament (by S.C. 37 Vict. Cap. 68) confirmed the Provincial Acts, and declared the railway to be a work for the general advantage of Canada. The Company ran into

ensuite connu des difficultés financières et en 1878, en vertu du Chapitre 27 des Statuts de cette même année, le Parlement ratifiait et confirmait un projet de soutien financier à la compagnie. Puis, en 1894, le Parlement ratifiait et confirmait un contrat de location signé en 1882, en vertu duquel la compagnie louait son chemin de fer à Michigan Central pour une durée de 21 ans.

En 1903, Canada Southern louait le chemin de fer à Michigan Central pour une durée de 999 années et le Parlement ratifiait ce bail en vertu du S.C. (1904) 4 Edw. VII, Cap. 55.

En 1924, le Parlement (S.C. 1924, 14-15 Geo. V Cap. 77) autorisait Michigan Central à participer à une entente avec toute compagnie ferroviaire, que cela ressorte de la responsabilité législative du Parlement du Canada ou non, en vue de transférer, d'affecter, de céder ou de sous-louer ses droits et intérêts dans The Canada Southern Railway. Michigan Central a donc exercé le droit qui lui était conféré en vertu de ce statut en 1930, lorsqu'elle a sous-loué son chemin de fer, notamment The Canada Southern Railway, à New York Central Railroad Company pour une période de 99 ans. En 1968, New York Central et Pennsylvania Railroad Company ont fusionné et donné ainsi naissance à Penn Central Transportation Company qui a repris le bail de 1903 conféré à New York Central.

En 1970, Michigan Central et Penn Central ont fait faillite. Des procès ont eu lieu et des lois ont été votées et, ainsi que nous l'avons expliqué, tous les actifs des biens en faillite de ces deux compagnies ont donc été cédés à ConRail. Par conséquent, le bail de 99 ans en vertu duquel la Penn Central avait le droit d'exploiter The Canada Southern Railway avant de tomber en faillite aurait pu être annulé lors du transfert du bail de 999 ans à Michigan Central (les deux baux sont confiés au même cessionnaire). Cependant, les actifs canadiens devaient demeurer sous le contrôle des syndics jusqu'à ce que toutes les approbations requises du Canada pour les cessions aient été obtenues.

6.5 Objections préliminaires de ConRail

Dès le début de l'audience de la requête modifiée par M. Segal, l'avocat de ConRail, M. New-

financial difficulties and in 1878, by Chapter 27 of the Statutes of that year, Parliament ratified and confirmed a scheme of financial assistance to the Company. Then in 1894, Parliament ratified and confirmed a leasing agreement made in 1382, whereby the Company leased the railway to Michigan Central for 21 years.

In 1903, Canada Southern leased the railway to Michigan Central for 999 years, and Parliament ratified this lease by S.C. (1904) 4 Edw. VII, Cap. 55.

In 1924, Michigan Central was authorized by Parliament (S.C. 1924, 14-15 Geo. V, Cap. 77) to enter into an agreement with any other railway company whether within the legislative authority of Parliament of Canada or not, for the purpose of conveying, assigning, transferring or sub-letting its right and interest in The Canada Southern Railway. Michigan Central exercised the right conferred by this statute in 1930, when it sub-leased its railway, including The Canada Southern Railway, to the New York Central Railroad Company for a period of 99 years. In 1968, there was a merger between New York Central and the Pennsylvania Railroad Company with the resulting Penn Central Transportation Company continuing the obligations of the 1903 lease that had been conferred upon New York Central.

In 1970, both Michigan Central and Penn Central became bankrupt. Proceedings were taken and laws passed, and as we have explained, all assets of the bankrupt estates of both these companies are to be transferred to ConRail. As one result, the 99 year lease under which Penn Central was operating the Southern Railway before the bankruptcy would be lost in the assignment of Michigan Central's 999 year lease, (both leases falling under the same assignee). However, the Canadian assets are to remain under the control of the Trustees until such time as all required Canadian approvals for the assignments have been obtained.

6.5 Preliminary Objections of ConRail

At the outset of the hearing into the revised Segal application, counsel for ConRail, Mr. New-

bould, a manifesté son désaccord compte tenu du fait que M. Segal n'avait aucune capacité juridique pour présenter cette requête et que la Commission ne disposait pas de la juridiction nécessaire pour accorder le dégrèvement souhaité.

En ce qui concerne la première objection, la capacité juridique de M. Segal, M. Newbould a affirmé que les actionnaires minoritaires ne pouvaient pas présenter de requête au nom de la compagnie du fait qu'ils ne possédaient aucun intérêt légal dans les actifs de la compagnie et qu'ils ne constituaient pas par conséquent une "partie intéressée" au sens de l'article 45 de la *Loi nationale sur les transports*. Il a jugé que les actionnaires minoritaires devaient se plier à la volonté des actionnaires majoritaires, à moins que ces derniers ne se proposent de confirmer un acte visant à léser les actionnaires minoritaires et qu'ils ne contrôlent la compagnie. Dans ce dernier cas cependant, M. Newbould était d'avis que si M. Segal pensait que la compagnie agissait illégalement, alors les solutions devaient être trouvées devant les tribunaux civils.

M. Newbould a ajouté que selon lui, il était évident qu'en vertu du bail de The Canada Southern Railway, la décision devant faire l'objet d'un arbitrage ou le bail devant être résilié conformément à ses clauses, c'était au Conseil d'administration de la compagnie et non à ses actionnaires minoritaires de trancher la question. De même, c'est au propriétaire, The Canada Southern, partie intéressée, qu'il appartient de s'assurer que les actifs indûment transférés soient restitués à la compagnie. M. Newbould a cité de nombreux cas et de nombreux auteurs à l'appui de ses dires.

En ce qui concerne la deuxième partie de l'objection, à savoir que le Comité n'est pas investi de la juridiction nécessaire pour entendre la requête de M. Segal, M. Newbould s'est reporté au bail de 1903 passé entre Canada Southern et Michigan Central et a proposé que ce document constitue le moyen de régler l'affaire, en cas de différend ou de manquement à un engagement. M. Newbould s'est en particulier reporté aux deuxième et troisième clauses de la partie III du bail:

[Traduction]

Deuxième: En cas de différend entre les compagnies constituant les parties intéressées citées ci-joint, relativement à la rédac-

bould, objected on the grounds that Mr. Segal had no status to bring such an application, and that the Commission is without jurisdiction to grant the relief sought.

As to the first of his grounds, Mr. Segal's status, Mr. Newbould argued that minority shareholders could not bring an application on behalf of the Company as they have no legal interest in the assets of the Company and therefore are not a "party interested" within the meaning of Section 45 of the *National Transportation Act*. He submitted that minority shareholders had to bend to the will of the majority shareholders, unless the majority shareholders are purporting to confirm an act constituting a fraud against the minority shareholders and the wrongdoers are themselves in control of the company. However, in this last case, it was Mr. Newbould's submissions that if Mr. Segal thought that the company was acting illegally, then his remedies were with the civil courts.

Mr. Newbould added that, in his opinion, it was clear under the lease of The Canada Southern Railway that the decision to go to arbitration or to consider the lease terminated in accordance with its provisions, is one that is made by the Board of Directors of the Company and not by the minority shareholders. In the same manner, it is for Canada Southern the owner, the party interested, to see that assets improperly taken be returned to the Company. Mr. Newbould referred to many cases and quoted different authors in support of his position.

As to the second of his grounds that the Committee is without jurisdiction to hear the Segal application, Mr. Newbould referred to the 1903 lease between Canada Southern and Michigan Central and suggested that it was the governing instrument in case of disagreement or default. Reference was made more particularly to the second and third clauses of Part III of the lease:

Second: In case any disagreement shall arise between the companies' parties hereto in reference to the proper construction of this

tion adéquate de ce contrat ou aux droits, privilèges ou obligations de l'une ou l'autre de ces compagnies ... les directeurs ou le comité exécutif de chacune des compagnies devront de temps à autre et dans la mesure où cela pourra sembler nécessaire, désigner une personne n'ayant aucun intérêt dans l'une ou l'autre compagnie; et les deux personnes ainsi nommées devront choisir un tiers, ... de façon à ce que les trois personnes puissent régler tout désaccord de ce genre ...

Troisième: Ce contrat prendra effet le 1er janvier 1904 et engagera les successeurs et les cessionnaires des compagnies constituant les parties présentes. Pour autant cependant qu'en cas de non-versement du loyer dans le délai prévu de quatre-vingt-dix jours, après tout paiement initial rendu exigible en vertu des conditions mentionnées, ou si Michigan Company manque à l'entretien, aux travaux, aux réparations ou à l'exploitation dudit terrain loué ou si Michigan Company ne respecte pas une ordonnane, une règle ou un règlement adopté ou devant être adopté en vertu des dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* du Canada, et compte tenu des modifications y afférentes concernant le délai de quatre-vingt-dix jours suivant la présentation d'une telle demande, ce contrat n'aura aucune à Niagara Falls (New York).

M. Newbould a jugé que Canada Southern ne pouvait considérer le bail résilié que dans les circonstances établies dans la troisième clause. Tous les autres différends doivent faire l'objet d'un arbitrage en vertu de la deuxième clause. Par conséquent, M. Newbould a affirmé que la requête de M. Segal n'avait pas été présentée devant la bonne tribune.

L'avocat de ConRail s'est ensuite reporté aux divers articles de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi nationale sur les transports* se rapportant à la requête de dégrèvement présentée par M. Segal.

En ce qui concerne l'article 336 de la *Loi sur les chemins de fer*, M. Newbould a déclaré que cet article ne pouvait pas s'interpréter comme conférant à la Commission canadienne des transports la juridiction nécessaire pour décider

Indenture, or with reference to the rights, privileges or obligations of either company thereunder, ... the directors of the executive committee of each company shall from time to time, as may be necessary, choose one person disinterested between the companies, and the two persons so chosen shall choose a third, ... and the said three persons shall ... determine any such matters of disagreement ...

Third: This Indenture shall take effect on the first day of January, 1904, and shall bind the successors and assigns of the respective companies parties hereto. Provided, however, that in the event of non-payment of the rental hereby reserved for the space of ninety days after any instalment thereof shall fall due according to the terms hereof, or in the event of substantial failure on the part of the Michigan Company to maintain, work, repair or operate the said demised premises or failure on the part of the Michigan Company to comply with any order, rule or regulation made or to be made under the provisions of the *Railway Act* of Canada, and any amendments thereto, for the space of ninety days continuously after the making of such demand, this Indenture shall at the option of the Canada Company become void ...

Mr. Newbould submitted that it was only under the circumstances set out in the third clause that Canada Southern could consider the lease terminated. All other disagreements have to go to arbitration under the second clause. Accordingly, Mr. Newbould argued that the Segal application had not been brought before the proper forum.

Counsel for ConRail then turned to the various sections of the *Railway Act* and the *National Transportation Act* relied upon by Mr. Segal in seeking relief.

Dealing with Section 336 of the *Railway Act*, Mr. Newbould argued that this Section cannot be read as conferring jurisdiction upon the Canadian Transport Commission to decide actions for damages. He said that the purpose of the Sec-

des mesures à prendre en matière de dédommagement. Selon lui, l'article vise à fournir un motif de poursuite à une partie lésée devant un tribunal de juridiction civile.

Dans sa requête, M. Segal a demandé au Comité d'étudier la plainte selon laquelle ConRail et ses prédécesseurs avaient manqué de prendre des mesures, de résoudre des questions et d'effectuer des travaux requis en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, des *lois spéciales* et du bail de 1903. M. Newbould a déclaré que le bail de 1903, bien qu'Il ait été ratifié et confirme par une Loi du Parlement ne constituait pas une *loi spéciale* au sens de l'article 45 de la *Loi nationale sur les transports*. M. Newbould a en outre précisé que bien que le bail de 1903 ait été déclaré valide et engageait les parties conformément aux dispositions de la Loi de 1904, il ne représentait pas une partie de la loi, mais était légal et obligatoire comme tout autre contrat entre parties. Il a ajouté que pour assimiler l'annexe d'une loi à une partie de la loi, le Parlement devait décider que cette annexe avait force de loi. M. Newbould a mentionné plusieurs cas à l'appui de ses affirmations, notamment le *Winnipeg c. Winnipeg Electric Railway Company*, (1921) 59 D.L.R. 251, décision de la cour d'appel du Manitoba.

À ce sujet, M. Newbould a déclaré que selon lui il semblait que M. Segal ne se plaignait que des manquements au bail de 1903 et non pas des manquements à la *Loi sur les chemins de fer* ou aux règles, ordonnances et règlements ci- après.

Finalement, M. Newbould a déclaré que la résiliation du bail, le versement de dommages ou la restitution des propriétés ne constituent pas des dégrèvements envisagés par l'article 45 de la *Loi nationale sur les transports*. Selon lui, l'article 45 de la *Loi nationale sur les transports* n'accorde au Comité que les pouvoirs nécessaires visant à faire respecter la *Loi sur les chemins de fer*, les *lois spéciales* ou les ordonnances, les règles ou les règlements.

L'avocat de The Canada Southern Railway Company et des syndics de Penn Central et de Michigan Central s'est rangé à l'avis de M. Newbould.

En réponse aux arguments avancés par M. Newbould, M. Laird, avocat de M. Segal et de certains autres actionnaires minoritaires de Ca-

tion was to provide a cause of action in a court of civil jurisdiction to an aggrieved party.

In his application Mr. Segal had asked the Committee to inquire into the complaint that ConRail and its predecessors have failed to do acts, matters and things required to be done by the *Railway Act*, the *Special Acts* and the 1903 lease. Mr. Newbould argued that the 1903 lease, although ratified and confirmed by Act of Parliament, did not constitute a *Special Act* within the meaning of Section 45 of the *National Transportation Act*. Mr. Newbould said that, although the 1903 lease was declared to be valid and binding upon the parties by the Act of 1904, it was not a part of the Act, and the lease was only as legal and binding as any other contract between parties. He added that for a schedule to an Act to be considered as part of that Act, Parliament must stated that the schedule is to be treated as if expressly enacted. Mr. Newbould referred to several cases in support of his proposition, including *Winnipeg v. Winnipeg Electric Railway Company*, (1921) 59 D.L.R. 251, a decision of the Court of Appeal of Manitoba.

On this question, Mr. Newbould stated his understanding that Mr. Segal was complaining of breaches to the 1903 lease only, and not of breaches to the *Railway Act* or rules, orders and regulations made thereunder.

Finally, Mr. Newbould submitted that the termination of the lease, the awarding of damages or the restoration of property are not the kinds of relief contemplated by Section 45 of the *National Transportation Act*. In his opinion, Section 45 of the *National Transportation Act* only granted to the Committee those powers necessary to ensure compliance with the *Railway Act*, the *Special Acts* or the orders, rules or regulations.

Counsel for The Canada Southern Railway Company and for the Trustees of Penn Central and Michigan Central adopted the position taken by Mr. Newbould as their own.

In answer to Mr. Newbould's arguments, Mr. Laird, counsel to Mr. Segal and certain other minority shareholders of Canada Southern, refer-

nada Southern, s'est reporté à la décision de la Commission des transports du Canada dans le *cas de McNabb* (1965) J.O.R. & R., 135. Le *cas McNabb* comprenait un mémoire présenté devant le gouvernement du Canada par M.G.A. McNabb, c.r. représentant certains employés, associations d'employés et municipalités de l'Ontario relativement à New York Central Railroad et à l'exploitation de The Canada Southern Railway par cette compagnie. La présentation du mémoire McNabb et les débats menés par la Commission des transports du Canada qui en ont résulté ont eu lieu avant la fusion de 1968 s'étant traduite par la constitution de Penn Central.

Le mémoire McNabb a affirmé et s'est plaint, entre autres choses, de ce que The Canada Southern Railway était en train d'être progressivement abandonnée par New York Central; que le trafic de la ligne de The Canada Southern avait été dirigé sur la ligne de la côte sud (É.-U.); que le chemin de fer n'était pas suffisamment entretenu et qu'on n'observait pas les mesures de sécurité appropriées en matière d'exploitation; qu'il y avait eu des réductions injustifiées du matériel roulant, des gares de triage, des réseaux de voies ferrées, du personnel et des employés; et que l'on avait failli aux dispositions et promesses légales et contractuelles.

En vertu de l'ancien article 36 de la *Loi sur les chemins de fer*, intitulé maintenant article 48 de la *Loi nationale sur les transports*, le ministre des Transports a présenté le mémoire à la Commission en demandant également que celle-ci étudie, entende et prenne une décision au sujet des questions mentionnées dans le mémoire.

New York Central a refuté toutes ces affirmations et ces plaintes.

La Commission a donc mené une enquête et après avoir tenu des audiences, au cours desquelles les preuves des affirmations et plaintes avancées ont été écoutées, elle a rendu ses conclusions.

L'un des points de litige portait sur l'article 5 de la Loi de 1878, lequel exigeait que "le bureau principal et les autres bureaux, ainsi que les ateliers" de The Canada Southern demeurent et continuent de demeurer au Canada. Les auteurs du mémoire McNabb ont affirmé qu'en vertu des baux de 1903 et 1930, ainsi que des règlements y

red to the decision of the Board of Transport Commissioners in the *case of McNabb* (1965) J.O.R. & R., 135. The *McNabb case* involved a brief submitted to the Government of Canada by Mr. G.A. McNabb, Q.C., representing certain employees, employee organizations and Ontario municipalities, respecting the New York Central Railroad and its operation of The Canada Southern Railway. The submission of the McNabb brief, and the proceedings conducted by the Board of Transport Commissioners which ensued, all took place before the 1968 merger into Penn Central.

The McNabb brief alleged and complained, among other things, that The Canada Southern Railway was in the process of being abandoned piecemeal by New York Central; that traffic was being diverted from the Canada Southern line to the South Shore (U.S.) route; that there was insufficient maintenance of the railway and inadequate safety measures in its operations; that there had been undue reductions in rolling stock, yards, trackage, staff and employees; and that breaches of statutory and contractual provisions and covenants had been committed.

The brief was forwarded to the Board by the Minister of Transport under what was then Section 36 of the *Railway Act*, now Section 48 of the *National Transportation Act*, with a request by him that the Board inquire into, hear and determine the matters set forth in the brief.

The New York Central denied all these allegations and complaints.

The Board conducted an investigation and after hearings at which evidence was heard on the allegations and complaints, it issued its findings.

One of the areas of dispute centered on the 1878 Act, Section 5 of which required that "the principal departmental and other offices and the workshops" of Canada Southern were to be and continue to be in Canada. The proponents of the McNabb brief maintained that by virtue of the 1903 and 1930 leases, and the statutes relating

afférents, New York Central se devait de respecter le contenu de l'article 5.

New York Central a déclaré que la Loi de 1878 était une loi privée, que les plaignants assistant aux débats devant la Commission n'étaient pas des actionnaires, ni même des détenteurs d'obligations de The Canada Southern et qu'ils ne tombaient pas par conséquent dans la catégorie qui pouvait exiger le respect de la loi; et qu'ils ne disposaient d'aucune capacité juridique pour se plaindre devant la Commission de ce que les clauses d'une loi privée avait été violées.

La Commission déclare, page 139:

[Traduction]

> Les plaignants et New York Central ont leurs propres droits et intérêts et il appartient à la Commission de décider, en les considérant comme parties, des questions relevant de l'autorité de la Commission. Cependant, l'intérêt public est également en jeu dans ce cas et la Commission est investie des pouvoirs nécessaires, quelle que soit la capacité juridique ou l'absence de capacité juridique des plaignants, pour exiger le respect de la Loi ou des accords de 1878, pour étudier et déterminer si New York Central manque à toute obligation légale ou contractuelle relative à l'entretien, aux travaux et à l'exploitation de The Canada Southern Railway.

M. Laird a déclaré qu'en tenant compte de ce qui convenait le mieux à l'intérêt du Canada, la Commission avait écouté le *cas McNabb* sur la base de ses mérites et sans tenir compte de la capacité juridique des plaignants. Il nous a incité à faire de même au sujet de la requête de M. Segal, car, selon lui, il est de l'intérêt public qu'elle soit entendue.

En ce qui concerne la capacité juridique de M. Segal devant le Comité, M. Laird a affirmé que The Canada Southern Railway Company n'était pas visée par la *Loi sur les corporations canadiennes*, ni par la *Loi sur les corporations commerciales canadiennes*. Il a reconnu que le cas mentionné par M. Newbould relatif aux droits des actionnaires minoritaires était représentatif de la situation de la loi sur les compagnies au Canada, mais il a ajouté que The Canada Southern, ayant été créée par le Parlement

to them, New York Central had the obligation of Section 5 to fulfil.

New York Central argued that the 1878 Act was a private Act; that the complainants in the proceedings before the Board were not shareholders or bond holders of Canada Southern and therefore were not within the class that could insist upon compliance with the Act; and that they had no status to complain before the Board that the terms of such a private Act had been violated.

At page 139, the Board said:

> The complainants and New York Central have their own self-interests and rights and it is the duty of the Board to decide, as between them as parties, issues in that respect within the Board's jurisdiction. However, here there is also a public interest affected and the Board has jurisdiction, regardless of the status or lack of status of the complainants to insist upon compliance with the 1878 Act or agreements, to consider and determine whether New York Central is in breach of any statutory or contractual obligation respecting its maintenance, working and operation of The Canada Southern Railway.

Mr. Laird argued that the Board, on the basis that it was in the best interests of Canada, heard the *McNabb case* on its merits regardless of the status or lack of status of the complainants. He urged us to do likewise with the Segal application as, in his opinion, it is also in the public interest that it should be heard.

With respect to Mr. Segal's legal status before the Committee, Mr. Laird argued that The Canada Southern Railway Company did not fall under either the *Canada Corporations Act* or the *Canada Business Corporations Act*. He acknowledged that the cases referred to by Mr. Newbould as to the rights of minority shareholders represented the state of corporate law in Canada, but he argued that Canada Southern, being a creature of the Parliament of Canada (as opposed to an incorporation under the *Corporations Act*),

du Canada (par opposition à une constitution en société en vertu de la *Loi sur les corporations*), n'était pas affectée par les termes courants de la Loi sur les compagnies.

M. Laird a porté à l'attention du Comité certains cas où l'on avait accordé une certaine importance aux actionnaires minoritaires. Il a en particulier cité le cas de *Graham c. C.R.T.C.*, [1976] 2 F.C.R. 82 et *Réf: Doctors' Hospital and Minister of Health et al.* (*Hôpital des docteurs et ministère de la Santé et al.*), (1976) 12 O.R. (2e) 164.

En ce qui concerne l'argument présenté par M. Newbould voulant que le bail de 1903 ne constitue pas une *loi spéciale*, M. Laird a déclaré que le Comité devait distinguer le cas présent de ceux sur lesquels s'appuie l'argumentation de M. Newbould, et en particulier de la décision de la Cour Suprême dans le cas de l'*Ottawa Electric Railway c. la Ville d'Ottawa*, [1945] S.C.R.. 105 et de la décision du Comité des transports par chemin de fer relative à l'interruption du service de trains-voyageurs sur les lignes de l'Esquimalt and Nanaimo Railway, datée du 24 novembre 1977. Il a jugé que les termes de la Loi de 1904 ayant ratifié le bail de 1903 étaient plus forts que ceux utilisés par le Parlement dans le *cas de l'Ottawa Electric Railway*. Il a d'ailleurs cité l'article 2 de cette loi:

[Traduction]

2. L'accord, daté du 15 août 1903, passé entre The Canada Southern Railway Company et Michigan Central Railroad Company, figurant à l'annexe A de cette loi est ratifié, confirmé et déclaré valide, et engage les parties mentionnées ci-dessus; chacune des compagnies constituant les parties en question peut effectuer tout ce qui peut sembler nécessaire pour exécuter et donner plein effet audit accord, dans la mesure où elle s'en tient aux diverses dispositions mentionnées ici.

M. Laird a souligné la dernière partie de cet article et a déclaré que les mots employés ne pouvaient trouver leur pleine signification si l'on n'en déduisait pas que le Parlement avait l'intention d'inclure le bail de 1903 à la *Loi de 1904*.

En ce qui concerne le *cas Esquimalt and Nanaimo*, M. Laird a déclaré que les antécédents

was not affected by standard corporate law concepts.

Mr. Laird referred the Committee to cases in which minority shareholders were granted standing. He referred in particular to *Graham v. C.R.T.C.*, [1976] 2 F.C.R. 82, and *Re: Doctors' Hospital and Minister of Health et al.*, (1976) 12 O.R. (2nd) 164.

In connection with Mr. Newbould's argument that the 1903 lease was not a *Special Act*, Mr. Laird submitted that the Committee had to distinguish the present case from those relied upon by Mr. Newbould and more particularly the Supreme Court's decision in *Ottawa Electric Railway v. the City of Ottawa*, [1945] S.C.R., 105 and, the Railway Transport Committee's decision concerning passenger train discontinuance on the Esquimalt and Nanaimo Railway, dated November 24th, 1977. It was his contention that the words used in the Act of 1904 which ratified the 1903 lease were stronger than those used by Parliament in the *Ottawa Electric Railway case*. He quoted Section 2 of the Act:

2. The agreement, dated the 15th day of August, 1903, between the Canada Southern Railway Company and the Michigan Central Railroad Company, and set forth in schedule A to this Act, is ratified and confirmed, and declared to be valid and binding upon the parties thereto; and each of the companies' parties thereto may do whatever is necessary to carry out and give full effect to the said agreement to the full extent contemplated by the several provisions thereof as therein set forth.

Mr. Laird emphasized the latter part of the section and suggested that the words only found their clear meaning when one inferred from such words that it was Parliament's intention to make the 1903 lease a part of the *1904 Act*.

With respect to the *Esquimalt and Nanaimo case*, Mr. Laird submitted that the legislative

législatifs de ce cas différaient suffisamment du cas présent pour justifier l'absence de similitude entre les deux affaires.

M. Laird a poursuivi en précisant que deux des compagnies visées par le transfert de propriété du bail de 1903 avaient été cédées contrairement aux dispositions du bail et de la *Loi sur les chemins de fer*.

En réponse à M. Laird, M. Newbould a déclaré que le cas McNabb précédemment cité différait entièrement de la requête de résiliation du bail. Il a ajouté que les audiences du *cas McNabb* s'étaient déroulées conformément à une directive émanant du ministre des Transports et qu'en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, la Commission se trouvait dans l'obligation de tenir une audience. M. Newbould a jugé que c'est pour cette raison que le *cas McNabb* ne pouvait pas être considéré comme un précédent en matière de capacité juridique devant le Comité.

En ce qui concerne l'affirmation de M. Laird selon laquelle la dernière partie de l'article 2 de la Loi de 1904 suffisait à faire du bail de 1903 une partie de cette loi, M. Newbould s'est reporté au *cas de l'Ottawa Electric Railway*, précédemment cité. Dans ce cas, la capacité juridique comprend une disposition semblable; pourtant, le jugement du juge Rinfret n'a nullement décidé que l'emploi de ces mots faisait du bail de 1903 une partie de la loi.

En réponse à l'affirmation de M. Laird que Toledo, The Canada Southern et Detroit Railroad Company, ainsi que Detroit River Tunnel n'avaient pas été adéquatement cédées par The Canada Southern, M. Newbould a déclaré que cela avait trait aux mérites de la requête de M. Segal, à savoir la rupture du bail de 1903, et a réaffirmé sa position, selon laquelle le Comité n'était investi d'aucun pouvoir pour se prononcer sur les ruptures de ce bail.

6.6 La décision quant aux objections préliminaires de ConRail

L'article 336 de la *Loi sur les chemins de fer* stipule que:

> Toute personne qui, étant administrateur ou fonctionnaire d'une compagnie, ou agissant comme séquestre, fiduciaire, locataire, agent ou à d'autres titres pour la com-

history behind that case was sufficiently different from the case at hand to justify distinguishing the two cases.

Mr. Laird then went on to argue that two of the companies included in the demised property of the 1903 lease had been transferred in contravention of the lease and of the *Railway Act*.

In reply to Mr. Laird, Mr. Newbould stated that the McNabb case referred to earlier was entirely different from the Segal application in that the former did not seek damages nor the termination of the lease. He added that the hearings in the *McNabb case* were held pursuant to a directive of the Minister of Transport, and that under the *Railway Act*, the Commission was bound to hold a hearing. Mr. Newbould suggested that for this reason the *McNabb case* could not be considered as a precedent on the issue of status before the Committee.

As to Mr. Laird's contention that the latter part of Section 2 of the Act of 1904 was sufficient to make the 1903 lease part of the Act, Mr. Newbould referred to the *Ottawa Electric Railway case*, cited above. The statute in question in that case contained a similar provision; yet the judgement of Rinfret J. did not decide that such words had the effect of making a schedule part of the Act.

In response to Mr. Laird's statement that the Toledo, Canada Southern and Detroit Railroad Company and the Detroit River Tunnel had improperly been transferred from under The Canada Southern, Mr. Newbould argued that this dealt with the merits of the Segal application, that is the breach of the 1903 lease, and reiterated his position that the Committee had no jurisdiction to rule on any breaches of that lease.

6.6 Disposition of Preliminary Objections of ConRail

Section 336 of the *Railway Act* provides:

> Any company that, or any person who, being a director or officer thereof, or a receiver, trustee, lessee, agent, or otherwise acting for or employed by such company, does,

pagnie ou étant à son emploi, ou toute compagnie, qui commet, fait commettre ou permet de commettre une chose ou un acte contraire aux dispositions de la présente loi ou de la *loi spéciale*, aux règlements, ordonnances ou instructions du gouverneur en conseil, du Ministre ou de la Commission, rendues ou données sous l'autorité de la présente loi, ou qui omet d'accomplir une chose ou un acte dont l'exécution est requise de la part de cette compagnie ou personne, est passible, en sus de toute peine prévue d'autre part, envers une personne lésée par cette action ou omission, du montant entier des dommages-intérêts subis de ce fait, et ces dommages-intérêts ne doivent être soumis à aucune autre limitation spéciale que celles que prévoit expressément la présente loi ou une autre loi.

causes or permits to be done, any matter, act or thing contrary to this or the *Special Act*, or to the orders, regulations or directions of the Governor in Council, or of the Minister, or of the Commission, made under this Act, or omits to do any matter, act or thing, thereby required to be done on the part of any such company, or person, is, in addition to being liable to any penalty elsewhere provided, liable to any person injured by any such act or omission for the full amount of damages sustained thereby, and such damages are not subject to any special limitation except as expressly provided for by this or any other Act.

Nous avons soigneusement étudié cet article de la *Loi sur les chemins de fer* et en sommes arrivés à la conclusion qu'il ne peut être d'aucune utilité à M. Segal dans sa requête. Nous estimons que l'article 336 a été inclus dans la *Loi sur les chemins de fer* pour conférer à une partie lésée le droit d'intenter des poursuites devant des tribunaux civils. La Commission canadienne des transports étant un tribunal légal, ne peut exercer que les pouvoirs lui ayant été spécifiquement conférés par le Parlement. M. Newbould a cité le *cas de Duthie c. Grand Trunk Railway Company* (1905) 4 C.R.C. 304. Nous sommes d'accord avec les propos du commissaire en chef Killam mentionnés à la page 314 et se rapportant à la juridiction conférée en vertu des pouvoirs maintenant inclus dans l'article 45 de la *Loi nationale sur les transports*:

We have carefully considered that Section of the *Railway Act* and have concluded that it can be of no help to Mr. Segal in his application. We are of the opinion that Section 336 was included in the *Railway Act* with the object of conferring on an aggrieved party a cause of action in the civil courts of law. The Canadian Transport Commission, being a statutory tribunal, can only exercise the authority specifically conferred upon it by Parliament. Mr. Newbould referred to the case of *Duthie v. Grand Trunk Railway Company* (1905) 4 C.R.C. 304. We agree with what Chief Commissioner Killam said at page 314 when discussing the jurisdiction conferred by the powers which are now contained in Section 45 of the *National Transportation Act*:

[Traduction]

D'un bout à l'autre de la Loi (sur les chemins de fer), la Commission est autorisée à rendre des ordonnances de diverses sortes exigeant ou demandant l'exécution d'actions, ou sanctionnant, approuvant ou interdisant d'autres actions. Dans l'autre cas, la Loi elle-même ou la *loi spéciale* constituant la compagnie, ou autorisant la construction d'un chemin de fer particulier, demande ou interdit l'exécution de diverses actions. C'est dans le but d'appliquer et d'exécuter cette législation que la Commission a été investie de la juridiction générale définie à l'article 23. Il s'agit d'un organisme légal créé dans le but d'appliquer la législation du Parlement en ce

Throughout the (Railway) Act, the Board is authorized to make orders of various kinds directing or requiring acts to be done, or sanctioning, approving or prohibiting other acts. In other cases the Act itself, or the *Special Act* incorporating the company, or authorizing the construction of the particular railway, requires or prohibits various acts. It is for the purpose of enforcing and carrying out this legislation that the Board is given the general jurisdiction defined by Section 23. It is a statutory body, created to carry out the legislation of Parliament dealing with railways and companies operating them. It is not created for the purpose of en-

qui se rapporte aux chemins de fer et aux compagnies les exploitant. La Commission n'a pas été créée dans le but de faire respecter les droits et devoirs ayant été imposés ou créés par les lois provinciales, écrits ou non, ou même par toute ordonnance du Parlement du Canada, à l'exception de celles qui se rapportent aux questions particulières de législature dont traite la *Loi sur les chemins de fer*. Pour permettre à la Commission de se prononcer sur une question, il faut que la Commission soit habilitée ou ait reçu l'ordre en vertu d'une disposition quelconque de la *Loi sur les chemins de fer* ou de la *loi spéciale*, d'agir à cet égard, ou il faut que cette question concerne la violation de la *Loi sur les chemins de fer* ou de la *loi spéciale* ou de quelque autre ordonnance, directive ou règlement mentionné ci-dessous.

forcing the rights or duties which are imposed or created by provincial laws, written or unwritten, or even by any enactments of the Parliament of Canada except those dealing with the particular subjects of legislation with which the *Railway Act* deals. To enable the Board to adjudicate upon a matter, this matter must be one as to which the Board is, by some provision of the *Railway Act* or the *Special Act*, expressly empowered or directed to act, or it must relate to some violation of the *Railway Act* or the *Special Act*, or of some regulation, order or direction made thereunder.

Puis aux pages 314 et 315:

[Traduction]

Dans le cadre de la juridiction générale conférée en vertu de l'article 23, la Commission peut avoir à traiter de deux sortes de questions: (1) les plaintes se rapportant à la violation d'ordonnances sur les chemins de fer, citées dans les *lois générales* ou *spéciales* du Parlement du Dominion ou des règlements prévus dans le cadre de ces lois; (2) des requêtes présentées à la Commission visant à rendre des ordonnances que cette dernière est, en vertu des dispositions de ces lois, spécialement autorisée à rendre ...

Que doit faire la Commission lorsque des plaintes ou des requêtes de ce genre lui sont présentées? Elle peut les étudier, les entendre et se prononcer à leur sujet. Mais qu'entend-on par se prononcer à leur sujet? La Commission peut-elle étudier l'ampleur des torts causés par une violation de la loi et accorder des dommages-intérêts ou tout autre dégrèvement qu'elle juge approprié? À mon avis, non. Je pense que la nature du dégrèvement pouvant être accordé est précisée comme suit à l'article 23: "Et la Commission peut enjoindre ou demander expressément à toute compagnie ou personne d'agir sur le champ, ou dans un certain délai ou à un moment particulier, et de la manière prévue par la Commission, dans la mesure où toute action, affaire ou chose que cette compagnie

and at pages 314 and 315:

Under the general jurisdiction conferred by Section 23, two classes of matters may be brought before the Board: (1) Complaints of infractions of enactments relating to railways, contained in *General* or *Special Acts* of the Dominion Parliament, or of regulations under such Act; (2) Applications to the Board to make orders which, by the provisions of such Acts, it is specially authorized to make ....

What is the Board to do upon any such complaint or application? It "may inquire into, hear and determine it." But what is meant by determining it? May the Board inquire into the full extent of the injury occasioned by an infraction of the Act and award damages or any other relief it thinks proper? In my opinion, not. I think that the nature of the relief that may be granted is specified in Section 23, as follows: "And the Board may order and require any company or person to do forthwith, or within or at any specified time, and in any manner prescribed by the Board, so far as is not inconsistent with this Act, any act, matter or things which such company or person is or may be required to do under this Act, or the *Special Act*, and may forbid the doing or continuing of any

ou personne doit ou peut devoir être obligée d'accomplir en vertu de cette loi ou de la *loi spéciale* n'est pas en contradiction avec cette loi, et la Commission peut en outre interdire ou interrompre l'exécution de cette action, affaire ou chose contraire à la loi ou à la *loi spéciale*."

Cela revient à dire que les activités de la Commission consistent à faire appliquer la législation du Parlement du Dominion en matière de chemins de fer et à cette fin, d'exiger l'exécution de certaines actions et d'interdire l'accomplissement de certaines autres actions. La Commission n'a pas été créée dans le but d'éliminer, ni même de remplacer, les cours provinciales dans l'exercice de leur juridiction courante, mais plutôt d'exercer une juridiction complètement différente, bien qu'empiètant peut-être à l'occasion sur celle des cours provinciales.

Pour pouvoir écouter la requête de M. Segal en vertu de cet article, il faudrait que la Commission soit investie de pouvoirs spéciaux, car nulle part dans la *Loi sur les chemins de fer* ou la *Loi nationale sur les transports* il n'est fait mention de ces pouvoirs.

Dans sa requête, M. Segal a également demandé au Comité de lui accorder un dégrèvement en se référant à l'article 45 de la *Loi nationale sur les transports*. Il a plus particulièrement demandé des dommages-intérêts, ainsi qu'une ordonnance déclarant la résiliation du bail de 1903.

L'article 45 que nous avons précédemment cité dans sa version originale en traitant du cas *Duthie v. Grand Trunk Railway* revêt une grande importance lorsque l'on envisage la décision à prendre au sujet de la requête de M. Segal; et c'est pour cette raison que nous la citons en entier.

45(1) La Commission a pleine juridiction pour instruire, entendre et juger toute requête présentée par une partie intéressée ou en son nom,

(a) se plaignant qu'une compagnie ou qu'une personne a omis de faire une action ou une chose qu'elle était tenue de faire par la *Loi sur les chemins de fer*, par la *loi spéciale* ou par des règlements éta-

act, matter or thing which is contrary to this Act or the *Special Act*."

That is, the business of the Board is to enforce the railway legislation of the Dominion Parliament, and for that purpose, to order the performance of some acts and to prohibit others. It was not created to supplant, or even to supplement, the Provincial Courts in the exercise of their ordinary jurisdiction, but to exercise an entirely different jurisdiction, though perhaps, occasionally over-lapping that of the Provincial Courts.

The Commission would have to be expressly empowered to act in order to hear Mr. Segal's application under this Section and nowhere in the *Railway Act* or in the *National Transportation Act* is that power to be found.

Mr. Segal's application also asked to Committee to grant him relief using Section 45 of the *National Transportation Act*. Specifically, he asked for damages and an Order declaring the 1903 lease terminated.

Section 45, to which reference has been made in its earlier version in *Duthie v. Grand Trunk Railway*, is important to the disposition of the Segal application and is accordingly set out in full:

45(1) The Commission has full jurisdiction to inquire into, hear and determine any application by or on behalf of any party interested,

(a) complaining that any company, or person, has failed to do any act, matter or thing required to be done by the *Railway Act*, or the *Special Act*, or by any regulation, order or direction made thereun-

blis, des ordonnances rendues ou des instructions données sous le régime de l'une ou de l'autre loi par le gouverneur en conseil, le Ministre, la Commission, un ingénieur-inspecteur ou par une autre autorité légitime; ou qu'une compagnie ou une personne a fait ou fait une action ou une chose contrairement ou en contravention à la *Loi sur les chemins de fer*, à la *loi spéciale* ou à de tels règlements, ordonnances ou instructions, ou

der by the Governor in Council, the Minister, the Commission, or any inspecting engineer or other lawful authority, or that any company or person has done or is doing any act, matter or thing contrary to or in violation of the *Railway Act*, or the *Special Act*, or any such regulation, order, or direction; or

(b) demandant à la Commission de rendre une ordonnance ou de donner des instructions, une permission, une sanction ou une approbation que la loi l'autorise à rendre ou à donner, ou relativement à toute affaire, chose ou action qui, par la *Loi sur les chemins de fer* ou par la *loi spéciale*, est défendue, autorisée ou exigée.

(b) requesting the Commission to make any order, or give any direction, leave, sanction or approval that by law it is authorized to make or give, or with respect to any matter, act or thing, that by the *Railway Act*, or the *Special Act*, is prohibited, sanctioned or required to be done.

(2) La Commission peut ordonner et prescrire à toute compagnie ou personne de faire immédiatement, ou dans tel délai ou à telle époque qu'elle fixe, et de telle manière qu'elle prescrit, en tant qu'il n'y a rien d'incompatible avec la *Loi sur les chemins de fer* toute action ou chose que cette compagnie ou personne est, ou peut être, tenue de faire sous le régime de la *Loi sur les chemins de fer* ou de la *loi spéciale*. La Commission peut aussi défendre l'accomplissement ou la continuation de toute action ou chose contraire à la *Loi sur les chemins de fer* ou à la *loi spéciale*; et elle a, aux fins de la *Loi sur les chemins de fer*, pleine juridiction pour entendre et juger toute question tant de droit que de fait.

(2) The Commission may order and require any company or person to do forthwith, or within or at any specified time, and in any manner prescribed by the Commission, so far as is not inconsistent with the *Railway Act*, any act, matter or thing that such company or person is or may be required to do under the *Railway Act*, or the *Special Act*, and may forbid the doing or continuing of any act, matter or thing that is contrary to the *Railway Act*, or the *Special Act*; and for the purposes of this Part and the *Railway Act* has full jurisdiction to hear and determine all matters whether of law or of fact.

(3) Relativement à la présence et à l'examen des témoins, à la production et à l'étude des documents, à la mise à exécution de ses ordonnances, à la descente sur les lieux et à l'inspection des biens, aussi bien qu'en toutes autres matières nécessaires ou propres à l'exercice régulier de sa juridiction, la Commission possède tous les pouvoirs, droits et privilèges d'une cour supérieure.

(3) The Commission, as respects the attendance and examination of witnesses, the production and inspection of documents, the enforcement of its orders, the entry on and inspection of property, and other matters necessary or proper for the due exercise of its jurisdiction, has all such powers, rights and privileges as are vested in a superior court.

(4) Le fait qu'un receveur, gérant ou autre fonctionnaire d'un chemin de fer, ou un séquestre des biens d'une compagnie de chemin de fer, a été nommé par un tribunal fédéral ou provincial du Canada, ou adminis-

(4) The fact that a receiver, manager, or other official of any railway, or a receiver of the property of a railway company, has been appointed by any court in Canada or any province thereof, or is managing or operating a

tre ou exploite un chemin de fer sous l'autorité de ce tribunal, n'empêche pas la Commission d'exercer sa juridiction; mais tel receveur, séquestre, gérant ou fonctionnaire est tenu d'administrer et d'exploiter ce chemin de fer, conformément à la *Loi sur les chemins de fer* et aux ordonnances et instructions de la Commission, qu'elles soient générales ou qu'elles s'appliquent en particulier à ce chemin de fer; et tel receveur, séquestre, gérant ou fonctionnaire, et toute personne sous ses ordres, sont tenus d'obéir à toutes les ordonnances de la Commission relatives à ce chemin de fer, dans les limites de la juridiction de la Commission, et sont assujettis à ces ordonnances que la Commission peut leur appliquer, bien que ce receveur, ce séquestre, ce gérant, ce fonctionnaire ou cette personne aient été nommés par un tribunal ou exercent des pouvoirs que ce tribunal leur a conférés; et lorsque, pour cause d'insolvabilité, de vente en recouvrement d'hypothèque, ou pour toute autre cause, un chemin de fer, ou l'une de ses sections est exploité, administré ou possédé autrement que par la compagnie, la Commission peut rendre toute ordonnance qu'elle juge convenable pour adapter et appliquer les dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* à tel cas.

railway under the authority of any such court, is not a bar to the exercise by the Commission of its jurisdiction; but every such receiver, manager, or official is bound to manage and operate any such railway in accordance with the *Railway Act* and with the orders and directions of the Commission, whether general or referring particularly to such railway; and every such receiver, manager, or official, and every person acting under him, shall obey all orders of the Commission within its jurisdication in respect of such railway, and be subject to have them enforced against him by the Commission, notwithstanding the fact that such receiver, manager, official or person is appointed by or acts under the authority of any court; and wherever by reason of insolvency, sale under mortgage, or any other cause, a railway or section thereof is operated, managed or held otherwise than by the company, the Commission may make any order it deems proper for adapting and applying the provisions of the *Railway Act* to such case.

(5) La décision de la Commission sur la question de savoir si une compagnie, une municipalité ou une personne est ou n'est pas partie intéressée, au sens du présent article, est finale et lie toutes les compagnies, les municipalités et les personnes.

(5) The decision of the Commission as to whether any company, municipality or person is or is not a party interested within the meaning of this section is binding and conclusive upon all companies, municipalities and persons.

Le Comité a considéré l'article 45. Nous sommes d'avis que M. Segal peut être considéré comme "partie intéressée" au sens de l'article 45. Il ne nous est cependant pas nécessaire de donner suite à cette question du fait que nous nous sommes prononcés en matière de juridiction.

The Committee has considered Section 45. We believe that Mr. Segal could be considered a "party interested" within the meaning of Section 45. However, it is unnecessary for us to pursue that question in view of our decision concerning jurisdiction.

Lorsqu'un cas comprend une plainte, le Comité ne possède de juridiction en vertu de l'article 45 de la *Loi nationale sur les transports*, que lorsqu'il y a violation de la *Loi sur les chemins de fer*, ou de la *loi spéciale*, ou des règlements établis, des ordonnances rendues ou des instructions données. La requête de M. Segal affirme qu'il y a eu violation de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *loi spéciale*. M. Laird a expliqué qu'il y a eu violation de la *Loi sur les chemins de fer*

In a case involving a complaint, the Committee acquires jurisdiction under Section 45 of the *National Transportation Act* only when there is a breach of the *Railway Act*, or of the *Special Act*, or of the regulations, orders or directions made thereunder. The Segal application alleged a breach of the *Railway Act* and of the *Special Act*. Mr. Laird explained that a breach of the *Railway Act* had occurred when two of the demised companies (the Toledo,Canada South-

lorsque deux des compagnies cédées (Toledo, Canada Southern and Detroit Railroad Company et Detroit River Tunnel Company) dans le bail de 1903 ont, ainsi qu'il l'affirme, été transférées en contravention à la *Loi sur les chemins de fer*.

Il est possible que ces deux compagnies aient été mal transférées, en contradiction avec les clauses et provisions du bail de 1903, mais le Comité n'a reçu aucune preuve montrant qu'il y a eu violation de la *Loi sur les chemins de fer*. Aucune preuve et aucun argument n'ont été présentés pour établir que ces transferts sont en contravention à la *Loi sur les chemins de fer*. Il se peut là aussi que le transfert ait été interdit par le bail de 1903, mais cela est cependant loin de constituer une violation à la *Loi sur les chemins de fer*. Cependant, quelle que soit la solution, la décision relève de la responsabilité d'une cour compétente et non de la Commission canadienne des transports.

M. Laird a affirmé que le bail de 1903 faisait partie de la loi de 1904, lequel, a-t-il déclaré, constituait une *loi spéciale*. De ce fait, les infractions au bail dénoncées devaient, selon lui, faire l'objet d'un examen, en vertu et dans le cadre de l'article 45 de la *Loi nationale sur les transports*.

Le Comité a considéré la même question de manière détaillée dans le *cas d'Esquimalt and Nanaimo Railway*. Le Comité devait en effet se prononcer sur une requête présentée en vertu de l'article 260 de la *Loi sur les chemins de fer* par le Canadien Pacifique, au nom de sa filiale, l'Esquimalt and Nanaimo Railway Company, et visant à interrompre le service de trains-voyageurs entre Victoria et Courtenay. Le gouvernement de Colombie-Britannique s'est opposé à la requête pour plusieurs raisons, notamment parce qu'il estimait que si le Comité décidait qu'il était dans l'intérêt du public d'interrompre le service de trains-voyageurs, il ne possédait cependant pas la juridiction nécessaire pour autoriser une telle interruption du service. Le principal point légal de cet argument et la décision prise à cet égard par le Comité sont mentionnés aux pages 21 à 25 du texte de la décision publié sous forme de brochure:

> L'avocat de la province a commencé par soutenir que la société ferroviaire, autrefois la E & N Railway Company et maintenant Canadien Pacifique Limitée, est tenue en vertu

ern and Detroit Railroad Company and the Detroit River Tunnel Company) in the 1903 lease, were, as he said, transferred in contravention of the *Railway Act*.

These companies may have been improperly transferred, contrary to the terms and provisions of the 1903 lease, but the Committee was not shown in what manner the *Railway Act* was contravened. No evidence was presented nor arguments made to establish that such transfer was in breach of the *Railway Act*. Again, it could be that the transfer was prohibited by the 1903 lease, but far from being a breach of the *Railway Act*. Whatever the remedy may be, the power to grant it lies with a court of competent jurisdiction, not the Canadian Transport Commission.

Mr. Laird contended that the 1903 lease was part of the 1904 Act which he said was a *Special Act*, thus making the alleged breaches of the lease reviewable under and within the ambit of Section 45 of the *National Transportation Act*.

The Committee considered the same question in detail in the *Esquimalt and Nanaimo Railway case*. In this case, the Committee had to decide an application under Section 260 of the *Railway Act* by Canadian Pacific, made on behalf of its subsidiary, the Esquimalt and Nanaimo Railway Company, to discontinue railway passenger service between Victoria and Courtenay. The application was opposed by the Government of British Columbia on several grounds, one of which was that should the Committee determine that it would be in the public interest to discontinue the passenger service, it did not have the jurisdiction to order such a discontinuance. The main legal thrust of this argument, and its disposition by the Committee are found in pages 21 to 25 of the pamphlet copy of the decision:

> Counsel for the Province submitted as his first argument that the Railway Company, originally the E&N Railway Company, has a continuing statutory obligation to operate

de la Loi, d'assurer ce service ferroviaire. Ce raisonnement se fonde sur les diverses lois et statuts qu'il a examinés devant nous au cours de la présente audience. Le point principal de son raisonnement se fonde sur le fait que l'accord Dunsmuir annexé à la Loi fédérale de 1884 et qui énumérait les divers points sur lesquels le gouvernement fédéral et le Dunsmuir Syndicate se sont entendus au sujet de la construction de la E & N Railway stipule à l'article 3:

> 3. Que lesdits entrepreneurs devront, en toute bonne foi, dresser les plans d'une ligne de chemin de fer, la construire entièrement, l'équiper, l'entretenir et l'exploiter continuellement.

M. Smith a soutenu que l'expression "exploiter continuellement" devrait être interprétée de façon à ce que la société ferroviaire (la E & N Railway Company) assure l'exploitation de sa voie ferrée à perpétuité. Il a souligné que "continuellement" est un adverbe et qu'en tant que tel il ne pouvait que modifier le verbe "exploiter". Il faudrait d'ailleurs souligner qu'il y a une importante différence entre le mot "continuel", un adjectif, et le mot "continuellement" un adverbe, et que par conséquent:

> [Traduction]
> S'il s'agissait du mot "continuel" il est évident que ce serait un adjectif et, qu'en tant que tel, il modifierait l'expression "d'une ligne de chemin de fer". Cependant, ce n'est pas ce qu'on y dit ou ce que l'on veut signifier. On y dit "exploiter continuellement" une ligne de chemin de fer.

La raison qui nous a poussés à insister sur cette partie du raisonnement de l'avocat de la province est que l'accord Dunsmuir constitue le seul document parmi toutes les lois et ententes présentées ou mentionnées devant cette Commission, exception faite de la Loi provinciale de 1912, au sujet du prolongement de la voie de Parksville à Courtenay, où on employait l'adverbe "continuellement". Il faut donc que cet accord fasse force

the railway. This argument is based on the various statutes and acts which he examined before us during the hearing. The main thrust of this argument is based on the fact that the Dunsmuir Agreement, which was annexed to the Federal Act of 1884, and which enumerated the various things which the Federal Government and the Dunsmuir Syndicate agreed upon in relation to the construction of the E&N Railway, states in Article 3:

> 3. That the said contractors shall and will well, truly and faithfully lay out, make, build, construct, complete, equip, maintain and work continuously a line of railway...

It was Mr. Smith's contention that the words 'work continuously' should be interpreted as indicating that the Railway Company (the E&N Railway Company) undertook to operate the E&N Railway in perpetuity. He emphasized that 'continuously' is an adverb, and, as such, could only modify the verb 'work'. It might be pointed out also that he admitted there is a very great distinction between the word 'continuous', which is an adjective, and 'continuously', which is an adverb and that,

> if it were "continuous", of course, it would be an adjective, and there might be some argument that could be made that being an adjective obviously it modified a noun, and that the noun that it modifies is "line of railway" but that isn't what it says and that isn't what it means. It is "work continuously a line of railway".

The reason we have taken some care to examine this portion of the Province's argument is that the Dunsmuir Agreement is the only document among all the statutes and agreements brought into evidence or referred to, with the exception of the 1912 provincial Act, which saw to the construction of the Parksville to Courtenay extension, which employs the terms "continuously" as an adverb. It is, therefore, essential for this agree-

de loi si l'on veut que ce raisonnement tienne.

Nous en sommes venus à la conclusion que l'accord compris dans la Loi fédérale de 1884 ne fut pas incorporée au statut et que les obligations qu'il comporte ne sont pas des obligations statutaires. C'est une règle juridique bien connue que le seul fait qu'une annexe soit jointe à une loi ne lui donne pas automatiquement valeur de loi. E.A. Driedger dans son ouvrage intitulé *The Construction of Statutes*, affirme à la page 117:

> [Traduction]
> Une annexe fait partie intégrante d'un statut mais sa valeur comme loi dépend des clauses de ladite loi.

Il revient à la législature qui adopte la loi de montrer clairement qu'elle a l'intention d'y intégrer une annexe ou entente. Ce principe fut soulevé dans l'*affaire Carter and Sudbury et al.*, [1949] O.R. 455, page 460:

> [Traduction]
> Il ne suffit pas qu'un texte de loi confirme et valide une entente ou annexe pour que cette dernière ait la même portée. La loi doit exprimer l'intention de la législature qui l'adopte à inclure dans la loi cette entente ou annexe.

Le *cas du Canadian Northern Pacific Railway c. New Westminster Corporation*, [1917] A.C. 602 illustre bien le type de formulation qui, si exprimé dans une loi, donne à l'entente force de loi. Dans ce cas précis, une entente fut ratifiée par une loi de la législature de la Colombie-Britannique. Cette loi affirmait que les clauses de l'entente devaient être "considérées comme si elles avaient été expressément adoptées par les présentes et étaient parties intégrantes de la présente loi". Une clause contenue dans cette entente liait la ville de New Westminster de la même manière que la loi elle-même.

ment to have statutory force for the argument to succeed.

We have come to the conclusion that the Agreement attached to the Federal Act of 1884 was not incorporated into the main body of the statute, and that the obligations contained in the Agreement are not statutory obligations. It is a well-known rule of law that the mere fact of a schedule or appendix being attached to a statute does not of itself give it the same force of law as the statute itself. E.A. Driedger in his work *The Construction of Statutes*, 1974, says at page 117:

> A schedule or appendix is part of the statute, but whether it forms part of the text of law depends upon the terms of the Act.

Whether a schedule or agreement forms part of a statute depends upon whether the legislature which enacts the statute intended to make the schedule or agreement part of the statute. As was said in *Re Carter and Sudbury et al.*, [1949] O.R. 455, at page 460:

> It is not sufficient for the purpose of making a schedule or agreement a part of an Act that words in the Act merely confirm and validate the schedule or agreement. There must be words in the Act from which there can be inferred the intention of the Legislature to make the schedule or agreement part of the Act.

An example of language which, if found in a statute, would render an attached agreement part of it, can be found in *Canadian Northern Pacific Railway v. New Westminster Corporation*, [1917] A.C. 602. In that case, an agreement was ratified by an Act of the Legislature of British Columbia but at the same time the Act said that the provisions of the agreement were to be "taken as if they had been expressly enacted hereby and formed an integral part of this Act". A clause contained in the agreement was held to be binding on the City of New Westminster with the same force as if contained in the Act itself.

Par contre, dans l'affaire du *Winnipeg c. Winnipeg Electric Railway Co.*, [1921] 2 W.W.R. 282, page 289, un arrêté municipal fut joint à une loi. On y disait que cette loi: "valide et confirme en tous points ledit arrêté comme s'il avait été adopté par la législature de la province".

Il fut cependant établi que "ces termes ne font pas de ce règlement une partie de la loi. Ils lui laissent son statut d'arrêté municipal et rien de plus, même s'il y est validé et confirmé. Les termes qui nous laissent croire qu'elle fut adoptée par la législature de la province ne font, en réalité, que mettre l'accent sur le fait de la validation et de la confirmation. Par cette clause, l'arrêté devient légal et engage la ville. Ainsi, aucun doute ne peut être soulevé quant à la légalité ou la régularité de l'adoption du règlement, ou à la compétence de la ville à le décréter."

Le juge en chef Perdue, après avoir revu les divers cas traitant du même problème, a déclaré ce qui suit:

[Traduction]
À la lumière des cas mentionnés, il semble qu'afin d'intégrer une entente dans une loi et lui donner force de loi, il n'est pas suffisant de rechercher les termes qui, dans le texte de loi, ne font que la confirmer et la valider: il faut qu'il y ait des termes montrant que telle était l'intention du législateur. À mon avis, la Loi confirmant et validant le contrat du 4 juin 1892 (signée en conformité avec l'arrêté), ne donnait pas à ces clauses le statut de loi.

Dans le *cas de l'Ottawa Electric Railway Co. contre la ville d'Ottawa*, [1945] R.C.S. 105, page 117, l'honorable juge Rinfret en est venu à la conclusion qu'une entente semblable à celle considérée dans le cas présent n'a jamais été intégrée au texte de loi qu'elle a ratifiée:

[Traduction]
Dans la loi de 1924, actuellement à l'étude, l'entente, bien que ratifiée et confirmée par l'article 1, n'a pas été intégrée au texte de loi. Le but de cet article est de valider l'entente et d'affirmer

However, in *Winnipeg v. Winnipeg Electric Railway Co.*, [1921] 2 W.W.R. 282, at page 289, a by-law was attached to an Act, which Act said that the by-law was "hereby validated and confirmed in all respects as if the said by-law had been enacted by the Legislature of the Province".

It was decided that 'these words do not make the by-law a part of the Act. They still leave it a by-law and a by- law only, although it is validated and confirmed. The words 'as if it had been enacted by the Legislature of this Province' have only the effect of emphasizing the validation and confirmation. The effet of this clause is that the by-law is rendered legal and binding on the city, so that no question can be raised as to the legality or regularity of the passing of the by-law, or as to the power of the city of enact it."

Perdue, C.J.M., after reviewing the various cases dealing with the same issue, stated:

The result of the cases cited which are in point appears to be that in order to make an agreement scheduled to an Act a part of the Act itself, it is not sufficient to find words in the statute merely confirming and validating the agreement: you must find words from which the intention can be inferred. In my judgment, therefore, the Act confirming and validating the contract of June 4, 1892 (which was made in pursuance to the by-law), and not the effect of making its provisions statutory law.

In *Ottawa Electric Railway Co. v. City of Ottawa*, [1945] S.C.R. 105, at page 117, Rinfret J., arrived at the conclusion that an agreement similar to the one being considered in the present case had never become part of the Act which ratified it:

In the statute of 1924 now under consideration, the agreement, while being ratified and confirmed by section 1 was not made part of the Act, the object of that section is to give the agreement va-

que ... les parties suivantes soient, par les présentes, autorisées et investies des pouvoirs nécessaires pour remplir leurs obligations respectives et exercer leurs privilèges tels que mentionnés ci-dessous ...

Dans le cas qui nous intéresse, nous estimons qu'il n'y a aucune intention clairement exprimée de la part du Parlement démontrant que l'entente annexée à la Loi fédérale doive être comprise dans le texte de la loi. L'article 2 de la loi ne mentionne seulement que:

[Traduction]

2. L'entente, dont une copie donnant les détails est jointe ci-après en annexe, au sujet de la construction, de l'équipement, de l'entretien et de l'exploitation d'un service continu de chemin de fer entre Esquimalt et Nanaimo sur l'île de Vancouver ... est, par les présentes, approuvée et ratifiée ...

Contrairement au *cas de la Winnipeg Electric Railway Co.* mentionné ci-dessus, la Loi fédérale de 1884 ne fit qu'approuver et ratifier l'entente sans toutefois faire aucune mention de son adoption par le Parlement. On n'y mentionne pas d'ailleurs le fait que les parties "obtinrent le pouvoir et l'autorisation nécessaires pour remplir leurs obligations respectives" comme dans le *cas de l'Ottawa Electric Co.* Cela a amené le juge Kervin à penser que la loi qu'il avait considérée à l'époque avait fait beaucoup plus que simplement ratifier et confirmer l'entente. Ainsi, nous sommes d'avis que rien dans la loi ne permet de conclure que le Parlement ait eu l'intention d'intégrer l'entente Dunsmuir au texte de la loi. Par conséquent, même si les mots "exploiter continuellement" pourraient être interprétés comme une obligation perpétuelle de la société d'assurer l'exploitation du chemin de fer E & N, cette obligation n'est pas statutaire. Tout au plus, la loi de 1884 a confirmé et ratifié un contrat conclut entre le gouvernement fédéral et la E & N Railway Company. Ainsi, si le gouvernement fédéral par l'entremise de la Commission canadienne des transports devait permettre à Canadien Pacifique d'abandonner le service de trains

lidity and to state that "the parties thereto are hereby empowered and authorized to carry out their respective obligations and to exercise their respective privileges thereunder".

In the present case there was, in our opinion, no clear intention by Parliament that the Agreement appended to the Federal Act was to be a part of the Act itself. Section 2 of the Act simply states that:

2. The agreement, a copy of which, with specification, is hereto appended as a schedule, for the construction, equipment, maintenance and working of a continuous line of railway... from Esquimalt to Nanaimo in Vancouver Island... is hereby approved and ratified...

Unlike even the *Winnipeg Electric Railway Co. case* which was cited above, the Federal Act of 1884 simply approved and ratified the agreement and made no further mention as to whether the agreement was to be taken as being enacted by Parliament. Neither was there mention of the fact that the parties were thereby "empowered and authorized to carry out their respective obligations" as there was in the *Ottawa Electric Co. case*, which phrase had caused Kerwin J. to think that the Act which he was then considering had done more than merely ratify and confirm the agreement. As a result, it is our opinion that there are no words in the Act from which there can be inferred the intention of Parliament to make the Dunsmuir Agreement part of the Act. Consequently, even if the words "work continuously" could be interpreted as imposing a perpetual obligation upon the Company to operate the E&N Railway, this obligation is not a statutory obligation. At most, the 1884 Act confirmed and ratified a contract made between the Federal Government and the E&N Railway Company, and, as such, if the Federal Government, through the Canadian Transport Commission, were to agree to allow Canadian Pacific to discontinue its passenger

de voyageurs sur la ligne entre Esquimalt et Nanaimo après qu'il a déposé sa requête, les deux parties au contrat pourraient signer une entente visant à modifier les clauses du contrat original.

Il faudrait peut-être noter en outre que la loi, à l'article 2, indique que l'entente suivante est annexée pour "la construction ... *et l'exploitation d'une voie continue de chemin de fer* "et non "exploiter continuellement" la ligne de chemin de fer. Cela montre que la loi elle-même n'a jamais imposé d'obligation statutaire d'exploiter continuellement la ligne.

En gardant cette conclusion à l'esprit, le raisonnement de Me Smith suggérant que l'article 3 de l'entente, puisqu'elle fait partie d'une *loi spéciale*, l'emporte sur les clauses d'abandon du service contenues dans la *Loi sur les chemins de fer*, ne peut pas tenir non plus. Il est probablement vrai que la Loi fédérale de 1884 constitue une loi spéciale qui, en raison de l'article 3 de la *Loi sur les chemins de fer*, aurait prépondérance sur les dispositions générales de la Loi sur les chemins de fer. Cependant, puisque l'accord Dunsmuir ne fait pas partie de la loi, il ne peut être considéré au même titre qu'une loi spéciale. Par conséquent, l'article 3 de l'entente ne peut prédominer sur la *Loi sur les chemins de fer* et, si l'on examine les dispositions de la *Loi spéciale* elle-même, il n'y a rien qui puisse nous laisser croire qu'elles soient en conflit avec les dispositions sur l'abandon du service de la *Loi sur les chemins de fer*.

Quant à la Loi provinciale de 1912, la *Esquimalt and Nanaimo Railway Company's Land Grant Tax Exemption Ratification Act*, cette loi est un exemple de la façon dont la législature peut intégrer des ententes et des annexes dans la loi elle-même. On y affirme à l'article 2:

[Traduction]

2. L'entente, dont une copie constitue l'annexe de la présente loi, est par les présentes ratifiée, confirmée et déclarée légale et lie, aux yeux de Sa Majesté le Roi, la Esquimalt and Nanaimo Railway Company et la

service along the E&N line, following its request for authority to do so, then both parties to the contract would in effect be agreeing to modify the terms of the original contract.

It should be noted a. well, perhaps, that the Act itself states in Section 2 that the Agreement which is attached is "for the construction... *and working of a continuous line of railway*" and not to "continuously work" the line of railway, indicating that the Act itself never imposed the obligation of continuously working the line.

Bearing this conclusion in mind, the argument which Mr. Smith advanced suggesting that Section 3 of the Agreement, being a provision of a *Special Act*, overrides the discontinuance provisions of the *Railway Act*, cannot be upheld either. It may be true that the Federal Act of 1884 is a *Special Act* which, because of Section 3 of the *Railway Act*, would override the general provisions of the *Railway Act*. However, the Dunsmuir Agreement, not forming part of this statute, cannot be considered a *Special Act*. Consequently, Section 3 of the Agreement cannot prevail over the *Railway Act*, and, if one looks at the provisions of the *Special Act* itself, there is nothing in them which could be interpreted as being inconsistent with the discontinuance provisions of the *Railway Act*.

As to the 1912 Provincial Act, the *Esquimalt and Nanaimo Railway Company's Land Grant Tax Exemption Ratification Act*, this Act is an example of how a Legislature can incorporate agreements and schedules into a statute itself. Section 2 provides:

2. The Agreement, a copy of which forms the schedule to this Act, is hereby ratified and confirmed and declared to be legal and binding upon His Majesty the King, the Esquimalt and Nanaimo Railway Com-

Compagnie de chemin de fer du Canadien Pacifique. Elles obtiennent, par les présentes, l'autorisation et les pouvoirs pour prendre toutes les mesures nécessaires à la mise en vigueur de la présente entente, dont les *dispositions doivent être considérées au même titre que si elles avaient été expressément adoptées par les présentes et intégrées au texte de la présente loi.*

Si la loi fédérale de 1884 avait contenu les mêmes dispositions ou des clauses semblables, elles auraient certainement pu avoir pour effet d'intégrer le Dunsmuir Agreement à la loi tout comme la Loi provinciale incorpore l'entente entre la province et la E & N Railway Company à la Loi de 1912.

Nous ne sommes pas prêts à dévier de la conclusion obtenue dans ce cas au sujet de cette question même. Le Comité ne juge pas qu'il faut déduire de l'article 2 de la Loi de 1904 que le Parlement entendait faire du bail de 1903 de The Canada Southern Railway une partie de cette loi. Le Comité estime que les mots employés dans l'article 2 confirment et ratifient simplement ce bail, ainsi que les pouvoirs dont disposent les compagnies respectives constituant parties à ce contrat pour s'acquitter de leurs obligations contractuelles.

Par conséquent, le Comité en est arrivé à la conclusion que même si M. Segal pouvait avoir la capacité juridique nécessaire en vertu des dispositions de l'article 45 de la *Loi nationale sur les transports* il ne pouvait étudier sa requête en vertu de cet article car il ne disposait pas de la juridiction requise pour ce faire.

Compte tenu des pouvoirs dont il est investi en vertu de l'article 58 de la *Loi nationale sur les transports*, le Comité a étudié s'il pouvait, en vertu de certains autres articles de la *Loi nationale sur les transports*, entendre la requête de M. Segal. Nous avons donc considéré la requête en fonction de l'article 47:

[Traduction]

Lorsqu'il y a une plainte de la part ou pour le compte de la Couronne, ou d'une corporation municipale ou autre, ou d'une autre personne lésée, que la compagnie a violé ou enfreint un contrat existant entre la plai-

pany, and the Canadian Pacific Railway Company, who are hereby authorized and empowered to do whatever is necessary to give full effect to the said Agreement, the *provisions of which are to be taken as if they had been expressly enacted hereby and formed an integral part of this Act.*

Had the Federal Act of 1884 contained the same provision or one similar thereto, it could have had the effect of incorporating the Dunsmuir Agreement into the Act, just as the Provincial Act incorporates the Agreement between the Province and the E&N Railway Company into the 1912 Act.

We are not prepared to depart from the conclusion reached in that case on this very issue. The Committee does not agree that it must be inferred from Section 2 of the Act of 1904 that it was Parliament's intention to make the 1903 lease of The Canada Southern Railway part of that Act. The Committee finds that the words used in Section 2 merely confirm and ratify the lease, and the powers of the respective companies party to it in the discharge of their contractual obligations.

Accordingly, the Committee concludes that, although Mr. Segal may have status under Section 45 of the *National Transportation Act*, the Committee cannot consider his application under that Section for want of jurisdiction.

Based on the powers granted to it by Section 58 of the *National Transportation Act*, the Committee considered whether it could hear the Segal application under other sections in the *National Transportation Act*. The application was therefore considered under Section 47:

Where it is complained by or on behalf of the Crown, or any municipal or other corporation, or any other person aggrieved, that the company has violated or committed a breach of an agreement between the complainant

gnante et la compagnie, ou, lorsqu'il y a une plainte de la part de la compagnie, que cette corporation ou personne a violé ou enfreint un contrat existant entre la compagnie et cette corporation ou personne, pour l'établissement, la construction, la reconstruction, la modification, l'installation, le service, l'usage ou l'entretien, par la compagnie ou par cette corporation ou personne, du chemin de fer ou de toute ligne de chemin de fer destinée à être exploitée accessoirement au chemin de fer ou comme en faisant partie, ou de quelque structure, dispositif, équipement, ouvrage, réfection ou réparation sur le chemin de fer ou s'y rattachant, la Commission doit entendre tout ce qui concerne la prétendue violation ou infraction, et rendre l'ordonnance qui lui paraît raisonnable et opportune; et dans ladite ordonnance elle peut, à sa discrétion, ordonner à la compagnie ou à cette corporation ou personne, de faire les choses nécessaires à l'exécution convenable de ce contrat ou de s'abstenir de faire les choses qui en constituent une violation ou une infraction.

and the company, or where it is complained by the company that any such corporation or person has violated or committed a breach of an agreement between the company and such corporation or person, for the provision, construction, reconstruction, alteration, installation, operation, use or maintenance by the company, or by such corporation or person, of the railway or of any line of railway intended to be operated in connection with or as part of the railway, or of any structure, appliance, equipment, works, renewals or repairs upon or in connection with the railway, the Commission shall hear all matters relating to such alleged violation or breach, and shall make such order as to the Commission may seem reasonable and expedient, and in such order may, in its discretion, direct the company, or such corporation or person, to do such things as are necessary for the proper fulfilment of such agreement, or to refrain from doing such acts as constitute a violation or a breach thereof.

À première vue, l'article 47 semble conférer au Comité la juridiction nécessaire pour étudier les violations dénoncées au bail de 1903. Compte tenu des limites imposées par la loi à cette juridiction, ainsi que l'a expliqué le commissaire en chef Killam dans l'*affaire Duthie c. Grand Trunk Railway*, il est peu probable que le dégrèvement demandé par M. Segal relève de notre compétence. Il n'est cependant pas nécessaire d'étudier le genre de dégrèvement qui pourrait être accordé en vertu de cet article puisque M. Segal n'est pas une personne visée par l'article. M. Segal ne peut pas avoir la prétention d'agir au nom de The Canada Southern et, comme l'entente a été passée entre The Canada Southern et Michigan Central, seule Canada Southern peut se plaindre de violations au bail en vertu de cet article.

At first sight, Section 47 would appear to confer jurisdiction on the Committee to consider alleged breaches of the 1903 lease. In the light of the limitations the law places on that jurisdiction, as explained by Chief Commissioner Killam in *Duthie v. Grand Trunk Railway*, it is doubtful that the relief asked by Mr. Segal would be within our power to grant. It is, however, unnecessary to consider what relief could be granted under this Section as it is clear that Mr. Segal is not a person to whom the Section applies. Mr. Segal cannot purport to act for Canada Southern, and as the agreement or contract is between Canada Southern and Michigan Central, only Canada Southern could complain of breaches to the lease under this Section.

La Commission est un organisme statutaire et ne peut exercer que les pouvoirs qui lui ont été expressément conférés. Le Comité doit toujours exercer ces pouvoirs à la lumière des dispositions des statuts. Dans le cas présent, le Comité a considéré les dispositions applicables de la *Loi sur les chemins de fer*, de la *Loi nationale sur les transports* et diverses autres lois citées en référence et est arrivé à la conclusion suivante: ou bien le Comité ne dispose pas de la juridiction re-

The Commission is a statutory body and can only exercise those powers expressly conferred upon it. The Committee must always exercise these powers in light of the provisions of the statutes. In the present case, the Committee has looked at the applicable provisions of the *Railway Act*, the *National Transportation Act* and various other Acts it was referred to, and has found that it was either without jurisdiction or that the Applicant Mr. Segal was without status.

quise, ou bien M. Segal n'a pas la capacité juridique voulue. Cela suffit pour rejeter la requête de M. Segal sans tenir compte des autres questions soulevées, telle que les rapports entre les actionnaires minoritaires et majoritaires et leurs droits respectifs. Nous ne pouvons aboutir à des conclusions à ce propos. Il s'agit en effet de questions relevant uniquement de la compétence des tribunaux civils.

C'est donc pour ces raisons que nous acceptons les objections préliminaires de ConRail et que nous n'écouterons pas la requête de M. Segal.

7. Le cas de ConRail

ConRail a présenté quatre témoins à l'appui de sa requête et a pu grâce à eux fournir des preuves de certaines questions relatives à l'intérêt public. Les quatre témoins comprenaient:

A) M. J.T. Cooper, membre du service de planification stratégique de ConRail et ancien président de The Canada Southern Railway;

B) M. J.B. Kuhnie, Directeur des relations de travail, région du nord, ConRail;

C) M. Richard Kasher, directeur de la commercialisation, agriculture, ConRail.

D) M. D.F. Rehl, directeur de l'administration de Title Five, ConRail.

Le résumé des questions d'intérêt public telles que les a présentées ConRail au cours de sa déposition figure ci-dessous.

7.1 Les employés canadiens de la division canadienne de ConRail, rémunération, avantages sociaux et droits de négociation

Ce sont MM. Cooper, Kuhnie et Kasher qui ont apporté leur témoignage sur ces questions au nom de ConRail. La politique adoptée par ConRail à l'égard des employés canadiens travaillant sur ses propriétés au Canada consiste essentiellement à les traiter sur un pied d'égalité avec ses employés américains travaillant sur ses lignes de chemin de fer aux États-Unis, dans la mesure où la législation de leur pays respectif l'y autorise.

This is sufficient to dispose of the Segal application without considering the other issues raised such as the relationship between minority and majority shareholders and their respective rights. We make no finding concerning such issues. They are matters which are solely within the province of the civil courts of law.

For these reasons, we allow the preliminary objections of ConRail, and therefore will not hear the Segal application.

7. The Case for ConRail

In support of its Application, ConRail presented four witnesses, and through them led evidence with respect to a number of issues relating to the Public Interest. The four witnesses included:

A) Mr. J.T. Cooper, a member of the Strategic Planning Department of ConRail and former President of The Canada Southern Railway;

B) Mr. J.B. Kuhnie, Manager, Labour Relations, Northern Region, ConRail;

C) Mr. Richard Kasher, Director of Title Five Administration, ConRail;

D) Mr. D.F. Rehl, Director of Marketing, Agriculture, ConRail.

A summary of the Public Interest issues, as presented in ConRail's evidence follows.

7.1 The Canadian Employees of the Canada Division of ConRail, Compensation, Fringe Benefits, and Bargaining Rights

ConRail evidence on these matters was provided by Messrs. Coopers, Kuhnie and Kasher. Essentially, the ConRail policy towards Canadian employees working on its Canadian properties, is to treat them equitably with American employees of ConRail working on its lines in the U.S.A., in so far as permitted by legislation in the respective countries.

Le 1er avril 1976, tous les employés de The Canada Southern Railway et de The St. Lawrence and Adirondack Railway sont devenus des employés de ConRail. Il n'existe pas d'unités de négociation, ni de convention collective distinctes couvrant les seuls employés canadiens de ConRail. M. Kuhnie a expliqué que ConRail négocie des ententes collectives avec divers syndicats représentant l'ensemble de ses employés. Les employés canadiens sont donc couverts par ces conventions.

Effective April 1st, 1976, all employees on The Canada Southern Railway and The St. Lawrence and Adirondack Railway became employees of ConRail. There are no separate bargaining units or collective agreements covering only ConRail's Canadian employees. Mr. Kuhnie explained that ConRail negotiates collective agreements with various labour unions covering all its employees. Canadian employees are covered by these agreements.

M. Kuhnie a déclaré que les employés canadiens de ConRail jouissaient en outre de certains avantages sociaux supplémentaires par rapport à leurs collègues américains. Ces avantages viennent de ce que tous les employés de ConRail, compagnie ferroviaire ayant son siège social aux États-Unis, sont assujettis au *Railway Labour Act* (*Loi sur l'emploi dans les compagnies de chemins de fer*) des États-Unis. L'un des avantages que présente cette situation pour les employés canadiens de ConRail est de les rendre éligibles aussi bien au régime de retraite prévu par le *Railroad Retirement Act* (*Loi sur la retraite des cheminots*) qu'à celui du Régime de pension du Canada, alors que les employés américains ne bénéficient que du premier régime.

Mr. Kuhnie stated that Canadian employees of ConRail enjoy certain additional fringe benefits over their U.S. counterparts. These benefits emanate from the fact that all employees of ConRail, a U.S. based railroad, are covered by the U.S. *Railway Labour Act*. A consequence of this arrangement favourable to ConRail's Canadian employees is that they are eligible for pension benefits under the U.S. *Railroad Retirement Act*, as well as pension benefits under the *Canada Pension Plan*, whereas ConRail's U.S. employees enjoy only the former.

Selon M. Kuhnie, bien que les contrats des employés canadiens de ConRail soient négociés en vertu du *Railway Labour Act* des États-Unis, ConRail est consciente que ces employés sont soumis à la juridiction du Conseil canadien des relations de travail et au *Code canadien du travail*. En ce qui concerne les contrats passés avec ses employés canadiens, ConRail applique le Code canadien lorsque ses besoins dépassent le cadre des ententes négociées aux États-Unis.

Mr. Kuhnie stated that although the contracts of Canadian employees of ConRail are negotiated under U.S. *Railway Labour Act*, ConRail recognizes that these employees come under the jurisdiction of the Canada Labour Relations Board and under the *Canada Labour Code*. In contracts applying to its Canadian employees, ConRail applies the Canadian Code, when its requirements exceed the negotiated agreement in the U.S.A.

Au cours du contre-interrogatoire mené par l'avocat de C.R.L.A., M. Kuhnie a déclaré que tous les employés de ConRail engagés avant la constitution de Penn Central jouissaient de la sécurité d'emploi en vertu de l'entente de fusion de Penn Central. Cependant, les employés canadiens ne bénéficient pas de la "protection Title Five" prévue par le *Regional Rail Reorganization Act*, alors que leurs collègues américains disposent de cette sécurité d'emploi.

Under cross-examination by counsel for the C.R.L.A., Mr. Kuhnie stated that all ConRail employees who were hired prior to the Penn Central merger, enjoy job protection under the Penn Central Merger Agreement. However, Canadian employees do not enjoy "Title Five job protection" under the *Regional Rail Reorganization Act*, whereas the jobs of their American counterparts are protected.

7.2 Opérations et services ferroviaires de la division canadienne de ConRail

7.2 Operations and Train Services on the Canada Division of ConRail

En réponse à une question de M. Newbould, l'avocat de ConRail, M. Cooper a donné un aper-

In response to a question from Mr. Newbould, counsel for ConRail, Mr. Cooper outlined what

çu des changements apportés par ConRail aux opérations ferroviaires de sa division canadienne depuis le 1er avril 1976. M. Cooper a répondu:

[Traduction]
Je crois que vous vous référez à l'exploitation et aux services ferroviaires assurés. Dans ce cas, je peux affirmer que ConRail a continué d'exploiter ce service qu'assurait auparavant Penn Central sans y apporter de modification majeure.

Les mêmes trains locaux sont toujours exploités, les mêmes trains directs exploités par Penn Central continuent de parcourir le même trajet qu'auparavant.

7.3 Programme d'entretien et de restauration

M. Cooper a apporté des précisions au sujet du programme d'entretien et de restauration mis en oeuvre par ConRail dans sa division canadienne depuis le 1er avril 1976.

[Traduction]
... ConRail a donné un élan considérable à son programme d'entretien et de restauration au Canada ...

À l'appui de ses propos, M. Cooper a déclaré que 70,000 traverses avaient été installées dans la division canadienne en 1976, dont 68,000 directement par ConRail. Comparativement, Penn Central n'en avait installées que 37,000 en 1975. De même, ConRail a apprêté 103 milles de voies ferrées dans sa division canadienne au cours des trois derniers trimestres de 1976, alors que Penn Central n'en avait apprêté que 59 milles en 1975.

Au cours de la discussion qui a suivi, il est ressorti que l'entretien des lignes canadiennes a presque doublé depuis que ConRail a pris possession des propriétés canadiennes. ConRail a en outre engagé 50 employés supplémentaires pour l'entretien des voies ferrées au cours de l'été 1976 afin d'exécuter ces travaux.

7.4 Wagons fournis aux expéditeurs de grains sur les lignes de The Canada Southern Railway

Interrogé directement par M. Newbould, M. Rehl a brossé un tableau de la mise en circula-

changes ConRail has made to train operations on the Canada Division of ConRail, since April 1st, 1976. Mr. Cooper replied:

I believe you are referring to the operating and train services provided. In that case I can say that ConRail has continued to operate this service formerly provided by Penn Central without any significant change.

The same local trains are operating, the same through trains run through that had been run by Penn Central.

7.3 Maintenance and Rehabilitation Program

Mr. Cooper commented on ConRail's maintenance and rehabilitation program on its Canada Division since April 1st, 1976.

... ConRail has significantly stepped up its maintenance and rehabilitation program in Canada ...

To illustrate his contention, Mr. Cooper stated that a total of 70,000 cross ties had been installed on the Canada Division in 1976, of which ConRail had been responsible for 68,000. By comparison, Penn Central had only installed 37,000 in 1975. Similarly, ConRail had surfaced 103 miles of track on the Canada Divsion in the last three quarters of 1976, whereas Penn Central had only surfaced 59 miles in all of 1975.

In the ensuing discussion, it emerged that maintenance on the Canadian lines had nearly doubled since ConRail had taken over the Canadian properties. ConRail had hired an additional 50 track maintenance employees during the summer of 1976 to complete this work.

7.4 Car Supply to Grain Shippers on The Canada Southern Railway

Under direct examination by Mr. Newbould, Mr. Rehl described the movement of cars into

tion au Canada par ConRail de wagons destinés à transporter les livraisons de grains dans le sud de l'Ontario.

[Traduction]

Q. Pourriez-vous maintenant décrire à la Commission la circulation des wagons au Canada assurée par Penn Central Transportation Company et avant cela -- excusez-moi, après cela, celle des wagons fournis par ConRail dans le but de transporter les livraisons de grains à destination des marchés du sud-ouest de l'Ontario?

R. Dans le passé, ConRail et Penn Central n'ont pas fait circuler de wagons couverts, ni de wagons-trémies couverts à destinations de ce marché et cela ne leur a pas non plus été demandé.

Ce n'est qu'en décembre 1974 que Penn Central a commencé à faire circuler de sa propre initiative quelques wagons-trémies couverts au Canada et cela vient en partie de ce que la situation du marché américain des grains était assez inhabituelle, du fait que Penn Central disposait d'un surplus de wagons à cette époque. Aussi cherchait- elle à en utiliser certains à l'époque où les expéditeurs canadiens avaient besoin de wagons.

Auparavant, c'était les chemins de fer canadiens, le CP et le CN qui faisaient circuler des wagons couverts et des wagons-trémies couverts à destinations de ces marchés.

En fait, avant 1974, Penn Central n'a pas reçu de demande en vue de fournir ces wagons.

Par la suite, après avoir expliqué les difficultés rencontrées par Penn Central afin de répondre aux besoins saisonniers de ce marché, le passage de wagons couverts à des wagons-trémies couverts et les problèmes financiers que posaient l'acquisition de ces wagons en raison de sa situation financière, M. Rehl a dû répondre à la question suivante:

[Traduction]

Q. Pourriez-vous expliquer à la Commission comment les expéditeurs dans la division canadienne du sud, ainsi que vous les

Canada for purposes of handling grain shipments originating in the Southern Ontario market, by ConRail.

Q. Now could you please describe for the Commission the movement of cars into Canada by the Penn Central Transportation company and prior to that -- I am sorry, subsequent to that by ConRail for the purpose of handling grain shipments into the southwestern Ontario markets?

A. ConRail and Penn Central had not in the past moved either box cars or covered hoppers into Canada for this market and we were not requested to do so.

Penn Central began moving some covered hoppers voluntarily into Canada in December of 1974 and this was partially due to a situation in the U.S. grain market that was quite unusual in that we actually had a surplus of cars on Penn Central at that time, and were actually looking for utilization of these cars and the Canadian shippers had use for them.

Historically the Canadian lines, both CP and CN, had supplied the box cars and the covered hopper cars in this market.

In fact, prior to 1974 there had been no demand on Penn Central to supply these cars.

Later, after explaining ConRail's difficulties in meeting peak demands for cars, the transition from box to covered hopper cars, and ConRail's difficulties in financing car acquisition because of its financial condition, Mr. Rehl was asked:

Q. Could you please describe for the Commission how the shippers in the Canada Southern Division, as you call it, arrange for

appelez, prennent leurs dispositions pour obtenir des wagons, avec qui ils prennent contact et comment cela fonctionne-t-il?

R. Et bien, au Canada, les expéditeurs qui dans le passé ont utilisé les lignes de The Canada Southern ont contacté les agents de Penn Central à St. Thomas ou Windsor pour obtenir les wagons nécessaires.

Dans l'ensemble, les expéditeurs ne se préoccupaient pas réellement de savoir à qui appartenaient les wagons mis à leur disposition dans la mesure où ce service leur était offert.

En pratique, la destination finale de toutes les expéditions acheminées sur la ligne de The Canada Southern se trouve sur une autre ligne si elles sont dirigées sur la ligne du CP à partir de St. Thomas ou la ligne du CN à Hagersville ou vers le T.H. et B. Welland. Presque toutes les expéditions de grains transitant sur les lignes de The Canada Southern sont destinées à des localités ne se trouvant pas sur ces lignes, ce qui signifie qu'il s'agit essentiellement de transports sur courtes distances.

Jusqu'en septembre ou décembre 1974, les agents de Penn Central ont reçu des demandes de wagons qui étaient normalement tous fournis par le CN ou le CP. Depuis cette époque, les wagons de Penn Central et ConRail ont été utilisés dans la mesure précédemment mentionnée.

Au cours de la brève période pendant laquelle Penn Central a fait circuler des wagons-trémies couverts géants pour le transport des grains dans le sud-ouest de l'Ontario, je dois reconnaître que nous n'avons pas mis ces convois en circulation pendant la pleine saison aux États-Unis. Les agents canadiens de Penn Central ont cependant continué de s'entendre avec le CN ou le CP pour répondre de leur mieux à cette demande de wagons et il est évident que les données statistiques portant sur cette période montrent bien que ces wagons provenaient essentiellement du CP ou du CN. (les mots soulignés sont destinés à faire ressortir l'importance qu'y a accordée l'orateur)

et par la suite, M. Rehl a déclaré qu'il n'y a:

the supply of cars and who they contact and how it works?

A. Well, in Canada the shippers who historically have used the Canada Southern line had contacted Penn Central representatives in St. Thomas or Windsor seeking a supply of cars.

In the main, the shippers were not really interested in whose cars were supplied as long as they received a supply.

Virtually all of the shipments originating on the Canada Southern line are terminated off-line if they are moving over the CP line from St. Thomas or the CN line at Hagersville or to the T.H. and B., Welland practically all of the origination of grain on the Canada Southern is destined to off-line destinations which means they are all predominantly all short line hauls.

Until September or December of 1974 Penn Central representatives faced with a car order arranged for the supply normally from CN or CP entirely. Since then Penn Central and ConRail cars have been used to the extent that I already indicated.

In the short period of time in which Penn Central has been supplying these jumbo grain covered hopper cars to southwestern Ontario, quite frankly we did not suply them during peak harvest seasons in the U.S. and the Penn Central representatives in Canada continued to arrange, as best they could, with the CN or CP to supply the cars and of course these statistics will bear that out that they were predominantly CP or CN cars. (underlining for emphasis)

and later Mr. Rehl said that there is

[Traduction]

... aucune entente officielle entre eux (CN & CP) sauf en ce qui concerne la mise en circulation quotidienne des wagons. Si ceux-ci sont disponibles, ils nous en fournissent ...

M. Rehl a déclaré que ConRail étudiait la question de la circulation des wagons en vue de répondre aux besoins des producteurs de grains de l'Ontario en période de pointe. Il a cependant constaté que les récoltes en Ontario se déroulaient à la même époque que dans le nord-est des États-Unis. Il a souligné que ConRail est régie par l'Interstate Commerce Commission (Commission du commerce inter-états) des États-Unis et qu'elle devait par conséquent répondre à la demande en période de pointe aux États-Unis.

Il a reconnu que la Commission canadienne des transports avait tout lieu de se préoccuper de cette question, tout en admettant les obligations de ConRail à l'égard des expéditeurs canadiens. Il a déclaré que ConRail s'était efforcée de trouver le moyen de résoudre le problème à la satisfaction des organismes investis d'un pouvoir de réglementation et des expéditeurs des deux côtés de la frontière.

7.5 Title Five - Protection des employés

Le témoignage de M. Kasher se rapportait à l'applicabilité de la "protection Title Five" aux employés canadiens de ConRail. Interrogé par M. Newbould, M. Kasher a expliqué l'origine de la "protection Title Five".

[Traduction]

Q. Êtes-vous maintenant en mesure d'expliquer la raison d'être ou le fondement de la protection ou des versements offerts en vertu de l'article 505? (RRRA)

R. Dans l'esprit du Congrès ou des planificateurs de l'USRA, il n'était nullement question de se demander si un nombre important d'employés allait perdre leur emploi en raison de cette réorganisation, car cela était certain. On a établi un calendrier d'abandon de certaines lignes, de concentration des installations et l'on a en vertu de Title Five accordé une certaine marge d'action à la compagnie en matière d'affectation

... no formal arrangement with them (CN & CP) except as it is exercised in the day-to-day ordering of cars which, if they are available, they simply furnish us ...

Mr. Rehl stated that ConRail was looking into the question of supplying grain cars to meet peak car requirements in Ontario. However, he observed that the harvest time in Ontario was similar to the wheat harvest time in the Northeastern United States. He pointed out that ConRail is monitored by the Interstate Commerce Commission in the US., and is required to service peak demands in the U.S.A.

He acknowledged the concern of the Canadian Transport Commission and ConRail's obligations with respect to Canadian shippers. He stated that ConRail had been attempting to find some way of solving the problem, to the satisfaction of regulatory bodies and shippers on both sides of the border.

7.5 Title Five - Employee Protection

Mr. Kasher's evidence related to the applicability of "Title five employee protection" to Canadian employees of ConRail. The basis for "Title Five employee protection" was explained by Mr. Kasher, under questioning by Mr. Newbould.

Q. Now are you able to say what the rationale or the basis is for the protection or payments offered under Section 505? (RRRA)

A. There was no question in the minds of Congress or the planners of USRA that a substantial number of employees would lose their jobs as a result of this reorganization. Lines were scheduled to be abandoned, facilities consolidated and the corporation was given flexibility in Title 5 with respect to the assignment and reassignment of work and as such this legislation which is social in nature was established to provide funding to

et de réaffectation des travaux. En soi, cette loi qui est de nature sociale, est destinée à fournir des fonds en vue d'indemniser les employés les plus touchés.

Les employés canadiens de ConRail ne sont pas des "employés protégés" au sens où l'entend l'article 501 (c) du *Regional Rail Reorganization Act*. Celui-ci définit en effet l'employé protégé comme un employé ...

[Traduction]
(c) d'un chemin de fer en cours de réorganisation dans la région;

Par la suite, il a été précisé que les lignes canadiennes de ConRail ne sont pas comprises à l'intérieur de la "région".

La "protection Title Five" est, en vertu du Final System Plan (Plan définitif du réseau) du *Regional Rail Reorganization Act*, financée par le Congrès des États-Unis. ConRail a expliqué qu'elle avait défendu devant une Commission du Congrès un amendement qui aurait pu modifier le statut de ses employés canadiens et les placer sur le même pied d'égalité que leurs collègues américains en leur permettant d'avoir droit à la protection prévue à l'article 505. Le ministère américain des transports s'étant opposé à cet amendement, celui-ci a été rejeté,

[Traduction]
... surtout du fait que les fonds destinés à protéger les employés avaient été versés par les contribuables américains et devaient donc indemniser des employés américains.

M. Kasher à qui l'on demandait si les employés canadiens pouvaient négocier une protection similaire dans le cadre des conventions collectives, a cité l'article 504 (d), lequel stipule que ConRail ne peut pas négocier la sécurité d'emploi ou toute autre sorte de protection *qui dépasse* le cadre des dispositions du statut *ou le contredise*.

Finalement interrogé par le président, M. Kasher a expliqué les contraintes auxquelles était soumise ConRail en matière de négociations avec les employés canadiens conformément aux dispositions de l'article 504(d).

pay benefits to those employees who are affected.

Canadian employees of ConRail are not "protected employees" with the meaning of Section 501(c) of the *Regional Rail Reorganization Act*. The latter defines the protected employee as an employee of...

(c) a railroad in reorganization in the region;

It was pointed out that the Canadian lines of ConRail are not included within "the region".

"Title Five employee protection", under the Final System Plan, of the *Regional Rail Reorganization Act*, is funded by the U.S. Congress. ConRail explained that it has supported an amendment before a Congressional Committee which would have changed the status of its Canadian employees, giving them the same status as U.S. employees, by having them included under Section 505 protection. However, the amendment, opposed by the U.S. Department of Transportation, was defeated,

... primarily on the basis that the funds set aside for the protection of emloyees were intended to pay for the effect on the United States employees through U.S. tax dollars.

Questioned as to whether Canadian employees could negotiate similar protection under collective agreements, Mr. Kasher cited Section 504(d), which makes specific reference to the point that ConRail could not negotiate job stabilization or protective type of conditions, *which exceed or conflict* with the provisions in the Statute.

Finally, under questioning by the Chairman, Mr. Kasher explained ConRail's restrictions with respect to Section 504(d) in negotiations with Canadian employees.

[Traduction]

Q. Et maintenant, j'aimerais que vous expliquiez de façon un peu plus détaillée comment une entente entre les représentants des employés canadiens et ConRail qui viserait grosso modo à accorder à certains employés des avantages semblables à ceux qu'ils pourraient avoir en vertu de Title Five s'ils étaient employés des États-Unis, comment donc cela constituerait-il une opposition - ou contradiction pour employer le même mot que dans l'article 504(d)? Quelle serait la contradiction?

R. M. le président, nous l'envisageons de cette façon: généralement, lors d'une fusion, divers points sont négociés au cours du processus. Dans cette fusion, placée sous commandement judiciaire, la question de la protection de l'employé a été écartée du processus de négociation. Elle a été négociée. Elle a été imposée. La protection de l'employé n'existe maintenant que dans le *Regional Rail Act*. Il ne s'agit pas d'une question pouvant être négociée par tout groupe d'employés, qu'il s'agisse d'employés actuellement protégés et qui pourraient désirer une protection supplémentaire à celle figurant dans les statuts ou d'employés ne recevant pas de protection et qui pourraient demander une protection accrue ou une protection semblable à celle accordée aux employés visés par la loi.

Nonobstant ce qui précède, ConRail a récemment négocié une sorte de protection d'emploi restreinte pour 24 employés de la division canadienne de Brotherhood of Railway, Airline and Steamship Clerks (BRAC) (Fraternité des cheminots, commis de lignes aériennes et de navigation). Cet accord offre une sécurité d'emploi partielle à 19 commis et cinq télégraphistes pour les cinq prochaines années. L'accord est entré en vigueur le 1er juillet 1979.

7.6 La position de la compagnie ConRail en matière d'intérêt public

Enfin, M. Newbould a exposé la position du requérant en matière d'intérêt public lors de son dernier plaidoyer:

[Traduction]

En vertu de cet article, le coeur de la position de ConRail réside, ainsi que je l'ai

Q. And what I would like to hear you explain in a little more detail than you did, is how an agreement between the representatives of Canadian employees and ConRail that had the effect of giving some employees roughly the equivalent of what they could get under Title Five were they employees of the United States, how that would conflict - or conflict to use the word in 504(d). What would be the conflict?

A. Mr. Chairman, we view it this way: ordinarily in a merger a variety of items are negotiated in the process. In this merger, a legislatively mandated merger, the question of employee protection was cut out of the bargaining process. It was bargained. It was imposed. Employee protection now exists only in the *Regional Rail Act*. It is not a subject for bargaining for any group of employees; either those who are presently protected who might be seeking to increase the protection that is in the Statute or for those who are unprotected and who may be seeking to increase their protection or to get protection that is similar to the protection that is granted to the employees covered by the law.

Notwithstanding the foregoing, ConRail recently negotiated a limited form of job protection for 24 members of the Canadian Division of the Brotherhood of Railway, Airline and Steamship Clerks (BRAC). The agreement, in part, protects the jobs of 19 clerks and 5 telegraphers over the next 5 years. The agreement became effective on July 1st, 1979.

7.6 The ConRail Corporate Position on the Public Interest

Finally, the Applicant's position with respect to the Public Interest was presented by Mr. Newbould in his closing argument:

The nub of ConRail's position under this section is, as I stated in my opening remarks

mentionné lors de ma première communication en mars 1977, dans le fait que ces actifs, ces tenures à bail, ces actions, ces intérêts d'obligations et de crédit passent de deux compagnies de chemin de fer en faillite à une nouvelle compagnie disposant de fonds importants et d'un programme détaillé et visant à mettre sur pied une compagnie de chemin de fer viable; et dans le fait que c'est selon toute vraisemblance dans l'intérêt du public que nous présentons cette requête, dans l'intérêt que le public canadien peut tirer de l'exploitation de ces diverses lignes au Canada par une compagnie dont la viabilité financière est excellente plutôt que par deux compagnies de chemin de fer en faillite.

En les nommant, je m'adresse au syndic de Michigan Central qui, en fait, n'exploite pas la ligne et surtout aux syndics de Penn Central Transportation Company.

in March of 1977, that is, these assets, leasehold assets, stocks, bonds and credit interests are being transferred from two bankrupt railroads to a new railroad armed with a substantial infusion of funds with a detailed plan and in an attempt to make a railroad company that will be viable; and that it obviously is in the public interest, we submit, in the Canadian public interest for the operation of these various lines in Canada to be operated by a company with a good prospect of financial viability rather than to continue to be operated by two bankrupt railroads.

By those, I'm referring to the trustee of Michigan Central who, in fact, is not operating the line and essentially, by the trustees of the Penn Central Transportation Company.

8. Les demandes de renseignements présentées par le Comité

8.1 La demande de renseignements relative à l'article 11.1 de la Loi sur les chemins de fer

Après le témoignage de ConRail lors de l'audience d'Ottawa se rapportant à la requête présentée en vertu de l'article 11.1 de la *Loi sur les chemins de fer*, le Comité a remis à ConRail une demande détaillée de renseignements, la priant de lui fournir diverses données relatives aux actifs devant être acquis. Ces renseignements ont été fournis au cours des diverses réunions qui se sont déroulées avec le requérant et ont été remis à toutes les parties en présence. Certaines données que le Comité a jugé confidentielles n'ont pas été communiquées.

8.2 Retrait de la requête en vertu de l'article 11.1 de la Loi sur les chemins de fer

Après la reprise de l'audience à Toronto, M. Newbould a informé le Comité de l'intention de ConRail de retirer sa requête présentée en vertu de l'article 11.1 de la *Loi sur les chemins de fer*.

En expliquant les motifs du retrait de la requête, M. Newbould a mentionné sa position en ce qui concerne les informations ayant déjà été fournies au Comité:

8. The Committee's Information Requests

8.1 The Information Request Pursuant to Section 11.1 of the Railway Act

At the conclusion of ConRail's evidence at the Ottawa hearing, relating to the application under Section 11.1 of the *Railway Act*, the Committee served ConRail with a detailed information request, requiring the provision of a variety of information concerning the assets to be acquired. The information was provided during the course of several meetings with the Applicant, and distributed to all parties to the case. Certain information, judged confidential to the Applicant, was withheld by order of the Committee.

8.2 Withdrawal of Application Under Section 11.1 of the Railway Act

After resumption of the hearing in Toronto, Mr. Newbould notified the Committee of ConRail's intention to withdraw its application under Section 11.1 of the *Railway Act*.

In explaining ConRail's intention to withdraw, Mr. Newbould made reference to its position with regard to the information that had already been provided to the Committee:

[Traduction]

M. Newbould: Je sais maintenant que des membres de la Commission se sont rendus à Philadelphie pour obtenir une grande quantité de renseignements qui pourront sans aucun doute aider le Comité à cet égard et ConRail n'a pas décidé d'adopter cette position pour essayer de préserver le caractère confidentiel de ces informations, ni pour toute autre raison de la sorte.

et plus tard

M. Newbould: Il s'agit du genre d'informations que la Commission, dans ce Comité, demanderait selon toute vraisemblance à n'importe quel transporteur opérant au Canada et ConRail a communiqué ces informations de son plein gré.

et plus tard, en ce qui concerne l'utilisation des informations recueillies à propos de la question étudiée par le Comité, M. Newbould a déclaré:

[Traduction]

... Je comprends et me rends compte que la demande de renseignements a été rédigée en fonction de la demande présentée en vertu de l'article 11.1. Je ne pense pas que cela s'est fait dans le but d'empêcher la Commission d'utiliser certaines données, pour une raison ou pour une autre, ni d'essayer d'obtenir davantage de renseignements. La Commission dispose certainement de pouvoirs étendus et même en vertu de l'Avis prévu à l'article 27, je pense qu'elle aurait pu être en mesure d'obtenir les renseignements recherchés. Mais le fait est là, n'essayons pas de revenir en arrière. ... (mots soulignés pour accentuer l'importance)

8.3 La demande de renseignements supplémentaires présentée par le Comité

Le dernier jour de l'audience tenue à Toronto, nous avons remis à ConRail une demande de renseignements complémentaires. En annonçant la présentation de cette demande et en expliquant les raisons l'ayant motivée, le président a déclaré:

[Traduction]

... Aux fins de résolution de ce cas, je déclare, surtout en ce qui concerne l'obligation de la Commission à mener une enquête, qu'il

Mr. Newbould: Now, I know that members of the Commission staff have attended in Philadelphia to obtain a great deal of information which no doubt is of some assistance to the Committee in this matter, and ConRail has not determined to take this position for any reason of trying to have the information confidential, or anything of the sort.

and later

Mr. Newbould: It's the type of information which the Commission, in this Committee, obviously would want from a common carrier operating in Canada and ConRail has given that information willingly.

and later, with respect to the Committee's use of the information gathered in the matter under consideration, Mr. Newbould stated:

...I understand and I realize that the request for information was styled under the Section 11.1 application, I do not, this has not been done for any reason of trying to prevent the Commission from using that information or from attempting to obtain further information. The Commission certainly has broad powers and even under Section 27 Notice, I think, would have been able to get that information obtained, but it's there. We are not trying to back away.... (underlining for emphasis)

8.3 The Committee's Request for Additional Information

On the final day of the Toronto hearing, we served ConRail with a request for Additional Information. In introducing this second request, and the reasons for it, the Chairman stated:

...I am saying for purposes of this case, particularly having regard to the obligation of the Commission to make an investigation,

est de notre devoir de rechercher l'intérêt au sens le plus large du terme, ainsi qu'il est précisé à l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports* ...

et plus tard

[Traduction]
Nous entendons exécuter notre devoir correctement, nous devons étudier ce que font ces quatre compagnies canadiennes, déterminer leur situation financière, tenir compte de la situation de The Canada Southern, The St. Lawrence and Adirondack et celle au moins du côté canadien de Detroit Tunnel et de Niagara River Bridge. Et c'est donc pour cela, ainsi que pour la raison et les autres points que j'ai mentionnés auparavant, que nous présentons cette demande de renseignements complémentaires.

Par la suite, expliquant les raisons à l'origine de cette demande d'information, le président a déclaré:

[Traduction]
Ce sont les détails de ce genre d'informations que nous jugeons nécessaires pour avoir une image plus nette et plus précise de la situation financière de ces quatre compagnies qui nous ont amenés à présenter cette demande d'information. (mots soulignés pour accentuer l'importance).

9. Conclusions du Comité relatives à l'intérêt public

Après avoir été retirée en vertu de l'article 11.1 de la *Loi sur les chemins de fer*, la requête présentée par ConRail sera examinée à la seule lumière de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*. L'article 27 demande à la Commission de décider si les projets d'acquisition restreindront indûment la concurrence ou seront par ailleurs préjudiciables à l'intérêt public. En prenant sa décision, le Comité a examiné les témoignages fournis au cours des audiences, ainsi que les renseignements recueillis pendant l'examen des activités canadiennes de ConRail, que le requérant a soumis en réponse aux deux demandes d'informations, et durant les rencontres avec les représentants de ConRail.

Considérant l'intérêt public dans la mesure où il se rapporte à ce cas, le Comité a étudié les

that we ought to look at the public interest in the wide sense of that expression as found in Section 27 of the *National Transportation Act*...

and later

We think to do our job properly, we have to see what these four Canadian companies are doing, what their financial position is, what the reality of Canada Southern is, what the reality of the St. Lawrence and Adirondack is, what the reality of, at least, the Canadian side of the Detroit Tunnel and the Canadian side of the Niagara River Bridge are; and so that it is with that factor and the other matters that I have referred to earlier, that we are requesting further information.

and later, in explaining the need for this information, the Chairman said:

It is the refinement of that kind of information that we feel is necessary to give us a closer to a true financial picture of those four entities that we require this information. (underlining for emphasis)

9. Commission Findings Related to the Public Interest

With the withdrawal of its application under Section 11.1 of the *Railway Act*, the ConRail application will be considered as being confined to Section 27 of the *National Transportation Act*. Section 27 requires the Commission to decide whether the proposed acquisitions would unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest. In making this decision, the Committee considered evidence heard during the course of the hearings, and information gathered during the Committee's investigation of ConRail's operation in Canada in the form of the Applicant's response to the two information requests and in meetings with ConRail.

In reviewing the public interest as it relates to this case, the Committee has considered the

réalisations et les activités de ConRail au Canada depuis le 1er avril 1976. Il n'a été tenu compte des réalisations des anciens locataires que dans la mesure où les témoins de ConRail s'y sont reportés ou lorsqu'il s'avérait nécessaire de procéder à des comparaisons avec la performance de ConRail. Le requérant n'a été tenu responsable que des évènements s'étant produits au cours de la période durant laquelle il contrôlait et était responsable de l'exploitation des quatre compagnies canadiennes. ConRail a présenté quatre témoins qui ont traité de divers sujets se rapportant à l'intérêt public, notamment:

1. Le service ferroviaire assuré sur les lignes de la division canadienne de ConRail et de The St. Lawrence and Adirondack Railway.

2. Les employés canadiens de ConRail et la sécurité d'emploi relative aux activités canadiennes de ConRail.

3. La mise en circulation de wagons de marchandises à l'intention des expéditeurs de grains sur les lignes de The Canada Southern Railway.

4. La position de la société ConRail en matière d'intérêt public.

Notre analyse de l'intérêt public tient compte de toutes ces questions. Selon nous, la question de savoir si l'acquisition proposée devra restreindre indûment la concurrence n'est pas en jeu dans ce cas.

9.1 Le service ferroviaire de la division canadienne de ConRail

Interrogé par M. Newbould, M. Cooper a abordé la question du service ferroviaire de la division canadienne de ConRail.

[Traduction]

M. Newbould: M. Cooper, pouvez-vous oui ou non expliquer en termes généraux les changements apportés par ConRail dans sa division canadienne depuis qu'elle en a pris l'exploitation en main le 1er avril 1976?

M. Cooper: Je pense que vous vous référez à l'exploitation et aux services ferroviaires assurés. Dans ce cas, je puis vous

performance and operations of ConRail in Canada, since April 1st, 1976. Evidence relating to the performance of predecessor lessees was considered only where cited by ConRail witnesses, or, where comparisons with ConRail performance is relevant. The Applicant was only considered accountable for that which occurred during the period in which it was in control of and responsible for, the operations of the four Canadian companies. ConRail presented four witnesses who addressed various issues related to the public interest. These included:

1. Train service on the Canada Division of ConRail and on the St. Lawrence and Adirondack Railway.

2. The Canadian employees of ConRail and job protection on the Canadian operations of ConRail.

3. Car supply to grain shippers on The Canada Southern Railway.

4. ConRail's corporate position with respect to the public interest.

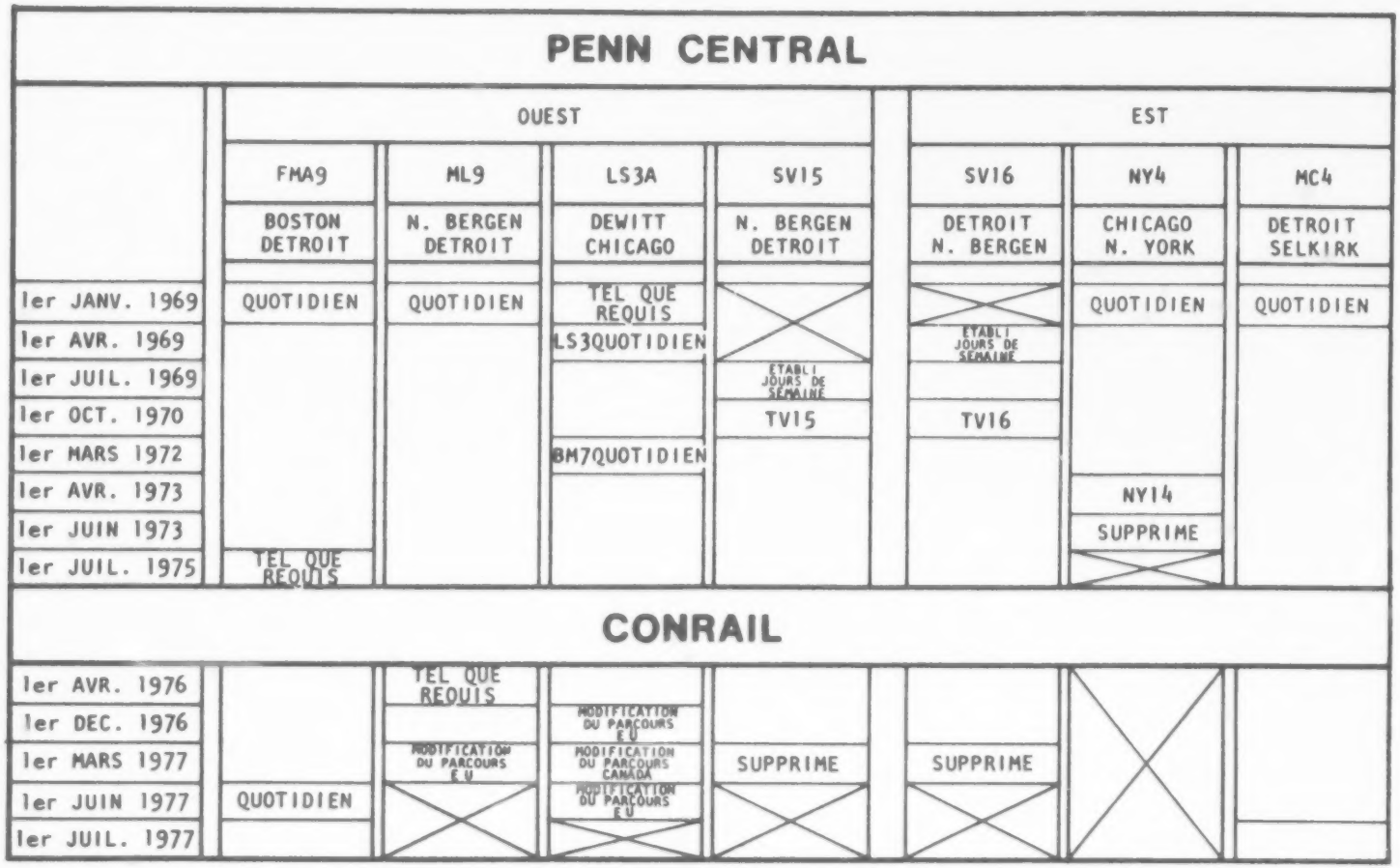
Our analysis of the public interest is based on a consideration of these issues. We do not think the question whether the proposed acquisition would unduly restrict competition, is at issue in this case.

9.1 Train Service on the Canada Division of ConRail

Mr. Cooper, under examination by Mr. Newbould, addressed the question of service on the Canada Division of ConRail.

Mr. Newbould: Generally, Mr. Cooper, can you state whether or not what changes ConRail has made on the Canada Division since it took over the operation on the 1st of April, 1976?

Mr. Cooper: I believe you are referring to the operating and the train services provided. In that case I can say that ConRail


PENN CENTRAL
OUEST
EST
FMA9
BOSTON DETROIT
ML9
N. BERGEN DETROIT
LS3A
DEWITT CHICAGO
SV15
N. BERGEN DETROIT
SV16
DETROIT N. BERGEN
NY4
CHICAGO N. YORK
MC4
DETROIT SELKIRK
1er JANV. 1969
QUOTIDIEN
QUOTIDIEN
TEL QUE REQUIS
QUOTIDIEN
QUOTIDIEN
1er AVR. 1969
LS3QUOTIDIEN
ETABLI JOURS DE SEMAINE
1er JUIL. 1969
ETABLI JOURS DE SEMAINE
1er OCT. 1970
TV15
TV16
1er MARS 1972
BM7QUOTIDIEN
1er AVR. 1973
NY14
1er JUIN 1973
SUPPRIME
1er JUIL. 1975
TEL QUE REQUIS
CONRAIL
1er AVR. 1976
TEL QUE REQUIS
1er DEC. 1976
MODIFICATION DU PARCOURS E U
1er MARS 1977
MODIFICATION DU PARCOURS E U
MODIFICATION DU PARCOURS CANADA
SUPPRIME
SUPPRIME
1er JUIN 1977
QUOTIDIEN
MODIFICATION DU PARCOURS E U
1er JUIL. 1977

PENN CENTRAL

	WEST				EAST		
	FMA9	ML9	LS3A	SV15	SV16	NY4	MC4
	BOSTON DETROIT	N. BERGEN DETROIT	DEWITT CHICAGO	N. BERGEN DETROIT	DETROIT N. BERGEN	CHICAGO N. YORK	DETROIT SELKIRK
JAN. 1, 1969	DAILY	DAILY	AS REQUIRED			DAILY	DAILY
APR. 1, 1969			LS3 DAILY		ESTAB. WEEK DAYS		
JUL. 1, 1969				ESTAB. WEEK DAYS			
OCT. 1, 1970				TV15	TV16		
MAR. 1, 1972			BM7 DAILY				
APR. 1, 1973						NY14	
JUN. 1, 1973						ABOLISHED	
JUL. 1, 1975	AS REQUIRED						

CONRAIL

APR. 1, 1976		AS REQUIRED					
DEC. 1, 1976			REROUTED U.S.A.				
MAR. 1, 1977		REROUTED U.S.A.	REROUTED CANADA	ABOLISHED	ABOLISHED		
JUN. 1, 1977	DAILY		REROUTED U.S.A.				
JUL. 1, 1977							

dire que ConRail n'a pas cessé d'assurer ce service qu'exploitait auparavant Penn Central et qu'elle n'y a pas apporté de changements majeurs.

Les mêmes trains locaux sont toujours exploités, les mêmes trains directs exploités par Penn Central continuent de parcourir le même trajet qu'auparavant.

L'enquête du Comité a cependant révélé qu'il y avait eu une réduction importante du nombre de trains circulant sur la division canadienne de ConRail. Cette réduction est surtout due à la décision prise par ConRail de modifier le parcours de certains trains "traversant le territoire canadien" dans la division canadienne de ConRail et de les diriger sur les lignes de ConRail situées au sud du lac Érié, ainsi que de supprimer d'autres trains. Dans ce contexte, l'expression "traversant le territoire canadien" désigne des trains en provenance et à destination de localités situées sur les lignes de ConRail aux États-Unis, mais qui "traversent" ou franchissent les propriétés canadiennes de ConRail en se rendant à leur destination.

Le tableau précédent présente les dates de suppression ou de modification du parcours de certains trains "traversant le territoire canadien" de la division canadienne de ConRail effectuée par Penn Central et ConRail avant et après le 1er avril 1976. De ce tableau, il ressort que Penn Central a procédé à certaines modifications des services ferroviaires au cours de la période durant laquelle elle était locataire, mais que le nombre et l'incidence des modifications de parcours et des suppressions de trains se sont accrus depuis que ConRail a pris en charge l'exploitation de The Canada Southern Railway.

À l'origine, ConRail a expliqué que les modifications de parcours des trains "traversant le territoire canadien" étaient attribuables à l'existence d'une capacité de transport inutilisée sur certains réseaux américains de ConRail, au sud du lac Érié, en raison de la suppression de certains services de trains-voyageurs. ConRail a donc modifié le parcours de deux de ses trains "traversant le territoire canadien" de sa division canadienne pour les diriger vers ces lignes, afin d'utiliser cette capacité de transport.

ConRail a également affirmé qu'elle s'était trouvée dans l'obligation de détourner le par-

has continued to operate this service formerly provided by Penn Central without any significant change.

The same local trains are operating, the same through trains run through that had been run by Penn Central.

The Committee's investigation, however, revealed a substantial reduction in train operations across the Canada Division of ConRail. This reduction was largely the result of ConRail's decision to divert some "overhead" or "through" trains, from a routing over the Canada Division of ConRail, to a routing over ConRail lines south of Lake Erie, and to cancel other trains. The expression "overhead trains" or "through trains" in this context, describes trains which both originate and terminate at points on ConRail lines in the U.S.A., but which "bridge", or pass over the Canadian properties of ConRail, en route to destination.

The preceding chart provides details of the cancellation dates and dates of rerouting of specific "overhead" or "through" trains on the Canada Division of ConRail before and after April 1st, 1976, by both Penn Central and ConRail. It indicates that while changes in train service were effected in the period during which Penn Central was the lessee, the number and incidence of rerouting and abolition of trains has increased since ConRail assumed the operations of The Canada Southern Railway.

ConRail initially explained that the rerouting of "overhead" trains was attributable to the existence of spare line capacity on certain ConRail trackage in the U.S.A., south of Lake Erie, resulting from the cancellation of certain passenger train service. ConRail rerouted two of its "overhead" trains from the Canada Division of ConRail to these lines, to fill this spare capacity.

ConRail also stated that it was obliged to reroute the movement of certain automobile and

cours de certains wagons transportant des automobiles et des pièces d'automobiles au sud du lac Érié parce que ces wagons de marchandises avaient des dimensions et une hauteur supérieures aux limites du tunnel de la rivière Détroit. Ces wagons comprenaient en effet des wagons couverts "Hi-cube", des remorques de 13'6" sur wagons plats et des wagons plats chargés à plusieurs étages. Pendant un certain temps, les wagons plats à plusieurs étages roulant à vide empruntaient le tunnel, mais comme ils ont par la suite été équipés de parois inamovibles (dépassant les dimensions du tunnel), ils ne peuvent plus emprunter le même trajet.

La modification du parcours des trains "traversant le territoire canadien" qui ont été retirés des lignes de la division canadienne de ConRail pour être dirigés sur les lignes de ConRail situées au sud du lac Érié a été discutée lors des entretiens qui se sont déroulées avec les représentants de ConRail en mai et juin 1977. À cette époque, ConRail a déclaré: a) que la circulation des trains "traversant le territoire canadien" sur les lignes de sa division canadienne s'était stabilisée au niveau de 1977; b) qu'elle n'envisageait *aucune* autre réduction supplémentaire du nombre des trains "traversant le territoire canadien"; et c) que toute autre modification du parcours des trains "traversant le territoire canadien" empruntant les lignes de la division canadienne de ConRail visant à les diriger sur les lignes de ConRail situées au sud du lac Érié serait *plus coûteuse* que la poursuite de leur exploitation sur les lignes de la division canadienne. Si l'on emprunte l'itinéraire américain, il faut en effet parcourir une centaine de milles supplémentaires que si les trains suivaient les lignes canadiennes pour se rendre de Détroit à Buffalo.

Le 22 juin 1979, ConRail a modifié le parcours de ses derniers trains "traversant le territoire canadien" circulant sur les lignes de sa division canadienne pour les acheminer sur ses lignes situées au sud du lac Érié. ConRail a fourni les explications suivantes à cet égard: a) il semble que la durée du trajet soit plus courte si l'on emprunte l'itinéraire américain; b) sur la ligne Buffalo-Détroit, le nombre de trains quittant Buffalo n'étant pas égal au nombre de trains partant de Détroit a amené un pourcentage important du personnel roulant à circuler sur les itinéraires américains sans aucune

auto parts traffic south of Lake Erie, because the freight cars involved exceeded the size and clearance limitations of the Detroit River Tunnel. These included "Hi-cube" box cars, 13'6" trailers on flat cars and loaded multi-level flat cars. For a time, empty multi-level flat cars were returned via the tunnel, but as these cars were equipped with permanently shielded sides (which exceed tunnel limitations), this is no longer possible.

The diversion of "overhead" traffic from the Canada Division of ConRail to ConRail lines south of Lake Erie was discussed with ConRail during meetings in May and June of 1977. At that time, ConRail stated: a) that "overhead traffic across the Canada Division had stabilized at the 1977 level; b) it was considering *no* further reductions in "overhead" trains; and c) that the further diversion of the "overhead" trains from the Canada Division, to ConRail lines south of Lake Erie, would be *more expensive* than continued operations via the Canada Division. The distance between Detroit and Buffalo via the U.S. route exceeds that via the Canadian route by slightly over 100 miles.

On June 22nd, 1979, ConRail rerouted its last remaining "overhead" trains from the Canada Division to ConRail lines south of Lake Erie. ConRail explained the factors which led to this decision as follows: a) transit times via the U.S. route are said to be shorter; b) an imbalance of trains between Buffalo and Detroit has resulted in considerable dead-heading of crews on ConRail's U.S. routing; c) the diverted trains will be moved by these otherwise deadhead crews, so virtually no additional U.S. crew wages expense will be incurred by ConRail, whereas crew wages will be avoided on the Canada Southern.

affectation; c) les trains dont le parcours a ainsi été modifié pourront être pris en charge par le personnel roulant qui n'aurait eu autrement aucune affectation immédiate, de sorte que ConRail n'aura à verser aucun salaire supplémentaire au personnel américain, tout en n'ayant aucun salaire inutile à verser sur les lignes de The Canada Southern.

En ce qui concerne ces modifications de parcours, M. Newbould a déclaré qu'il s'agissait simplement de questions propres à la gestion:

[Traduction]

> ... sur toute voie ferrée, à n'importe quel moment, la gestion peut décider de réduire le nombre de trains en circulation sur une ligne ou d'accroître le nombre de trains circulant sur une certaine ligne.

La question consistait simplement à ce que ConRail prenne une décision. Le Comité a donc reconnu le droit d'une compagnie de chemin de fer à prendre de telles décisions. Dans ce cas cependant, le problème était que les modifications de parcours effectuées par ConRail avaient des répercussions économiques au Canada.

Avant que ne soit effectué le dernier changement de parcours de trains "traversant le territoire canadien", ConRail avait calculé que les changements de parcours effectués jusqu'au 1er juillet 1977 s'étaient traduits par la perte directe de quelque *38 emplois* pour les mécaniciens et chauffeurs de locomotives et les chefs et serrefreins de trains de la division canadienne. ConRail prévoit maintenant la perte directe de quelque *15 autres emplois* au niveau du service des trains et des locomotives en raison de la dernière modification de parcours, ce qui représente donc une *perte totale de 53 emplois*. Cependant, ainsi que l'a souligné le président au cours des audiences,

[Traduction]

> ... la grande diversité des emplois, qui ne se limitent plus à la prise en charge des trains, constitue l'une des variables de la fréquence du trafic. Ces emplois sont liés aux divers services d'atelier, à l'inspection des wagons et des locomotives, au contrôle de la circulation ferroviaire, à toutes les installations nécessaires à la bonne marche des activités. De même, toute diminution du volume du trafic se répercute sur les em-

With respect to these reroutings, Mr. Newbould has stated that they were simply matters of management discretion:

> ...there could be on any railroad, at any time, the determinaton by management to reduce the traffic on one particular line, or increase it to another particular line...

The matter was simply ConRail's to decide. The Committee recognizes the right of a railway to make such decisions. However, the relevant issue in this case is that the diversion had adverse economic implications in Canada.

Before the most recent diversion of overhead trains, ConRail had estimated that the diversion of trains to the July 1st, 1977 level of overhead traffic was responsible for the direct loss of some *38 jobs* among Canada Division locomotive engineers and firemen, and train conductors and brakemen. ConRail now estimates a further direct loss of some *15 additional jobs*, in train and engine service, as a result of its most recent diversion, for a total *loss of 53 jobs*. However, as pointed out by the Chairman during the hearings,

> ...one of the variables of traffic frequency is job positions of a wide variety, and not restricted to running trains. This extends into shop crafts, into car inspection functions, locomotive inspection functions, people who are concerned with the control of train operations; all of these facilities of railway activity. Likewise, any diminution in traffic affects people who are concerned with accounting functions, billings and all this sort of

ployés chargés de la comptabilité, de la facturation et de toutes ces choses. Aussi peut-on laisser le système intact, sans même toucher à une seule traverse du réseau, mais s'il y a une modification importante du volume ou de la fréquence du trafic, cela risque d'avoir de profondes répercussions sur le niveau de l'emploi.

Le Comité est donc d'avis que le changement de parcours des trains "traversant le territoire canadien" a et aura de plus vastes répercussions sur le niveau de l'emploi à Canada Southern que la simple perte directe d'emplois parmi le personnel roulant.

Nous ne pouvons déterminer avec certitude laquelle des diverses raisons invoquées par ConRail pour justifier les changements de parcours des trains empruntant les lignes de sa division canadienne est valable. D'une part, il a en effet été dit que le nombre de trains "traversant le territoire canadien" avait atteint un plateau et que tout autre changement de parcours se traduirait par une augmentation des coûts. De l'autre côté, ces changements de parcours semblent moins coûteux parce qu'ils permettent d'employer le personnel roulant n'ayant pas d'affectation et de verser moins de salaires au Canada.

Par contre, ce qui est certain, c'est que cette politique délibérée visant à modifier le parcours de trains utilisant les lignes de la division canadienne avait eu pour effet de réduire le nombre d'offres d'emplois et d'emplois au sein de la division canadienne. Le Comité se rend compte des économies réalisées par ConRail en utilisant sur des lignes américaines le personnel roulant n'ayant pas d'affectation et en supprimant certains salaires versés au personnel roulant de la division canadienne. Il n'a cependant pas été prouvé si les coûts supplémentaires entraînés par la mise en circulation de ces trains, parcourant cent milles ou plus par trajet sur les lignes américaines, dépassant les économies réalisées par la suppression de certaines équipes roulantes canadiennes, surtout lorsque les frais de mise en circulation de ces trains sont exprimés en dollars américains et que les salaires et dépenses encourus au Canada sont calculés en dollars canadiens. Le dollar canadien est en effet actuellement coté à une valeur inférieure à celle du dollar américain. Il est donc fort possible que la mise en circulation de ces trains aux États-Unis soit plus coûteuse.

thing. So, you can leave the system without even so much as one spike taken out of the tie and, if there is any substantial change in the volume or frequency of traffic, this can have a profound effect on employment.

The Committee is of the opinion that the diversion of "overhead" trains has, and will have, a much larger impact on employment on the Canada Southern than just the direct loss of jobs among train and engine crews.

It is unclear to us which of the various reasons offered by ConRail for the diversion of trains from the Canada Division is true. At one stage, it was claimed that the level of "overhead" train service had "plateaued" and that further diversion would be more expensive. At another stage, it became more economic because of utilization of deadhead crews and savings in Canadian payroll.

What is clear is that the apparent conscious and deliberate policy of diverting trains from the Canada Division is having the effect of reducing job opportunities and jobs on the Canada Division. The Committee understands the savings to ConRail in the use of deadhead crews in the U.S. and the elimination of crew wages on the Canada Division. However, it has not been demonstrated that the additional costs of running these trains one hundred or more additional miles per trip in the U.S.A., outweighs any savings in Canadian crew costs, particularly when the expenses of running these additional miles in the U.S., are in U.S. dollars, whereas the Canadian expenses and wages are paid in Canadian dollars. The Canadian dollar is currently at a substantial discount from the U.S. dollar. It may very well be that the U.S. movement is more expensive.

Dans l'intérêt du public canadien, la création de nouveaux emplois dans le secteur ferroviaire résultant de l'augmentation du volume du trafic ou au moins le maintien de l'emploi à son niveau actuel serait considéré comme un facteur positif. Par contre, une politique visant délibérément à réduire à la fois les offres d'emplois et les emplois existants au Canada pour des raisons non prouvées, mais trompeuses, ne peut être considérée que comme préjudiciable à l'intérêt du public dans ce pays.

9.2 Les employés canadiens de ConRail et la sécurité d'emploi relative aux activités canadiennes de ConRail

Le Comité a généralement jugé satisfaisants les témoignages présentés à propos des employés canadiens de ConRail, de leurs salaires et de leurs avantages sociaux. Il semble en effet que ces employés reçoivent des salaires et jouissent d'avantages sociaux plus ou moins équivalents à ceux de leurs collègues américains. Il a également été prouvé que les employés canadiens bénéficient en outre d'avantages supplémentaires par rapport à leurs collègues américains, notamment en ce qui concerne les vacances annuelles, conformes aux dispositions du *Code canadien du travail*, et le régime de retraite, dérivé du *Railroad Retirement Act* des États-Unis. D'une manière générale, les employés sont assujettis aux mêmes négociations collectives que les employés américains de la même catégorie professionnelle employés par ConRail.

Il existe cependant une exception importante à ce traitement préférentiel dont jouissent les employés canadiens de ConRail. Les employés canadiens ne bénéficient pas en effet de la "protection Title Five", conformément au Plan définitif du réseau du *Regional Rail Reorganization Act*. En fait, ConRail a essayé d'étendre cette protection à ses employés canadiens, mais sans succès.

Le fait que les employés canadiens ne jouissent pas de la "protection Title Five" ne constitue cependant pas un problème en ce qui concerne la décision devant être prise. Il convient de préciser que cette protection est financée par le Congrès des États-Unis pour protéger les employés américains de ConRail. Par contre, le Comité se préoccupe de la situation des employés canadiens de ConRail qui ne sont pas en outre protégés par le Penn Central Merger

The creation of new jobs on the railway resulting from the generation of new traffic, or at lease the maintenance of existing levels of employment, would be considered a positive factor in the Canadian public interest. However, a conscious and deliberate policy of reducing both job opportunities and jobs in Canada for unsubstantiated but specious reasons, cannot be considered as other than contrary to the public interest in this country.

9.2 The Canadian Employees of ConRail and Job Protection on the Canadian Operations of ConRail

The Committee was generally satisfied with the evidence provided as it related to Canadian employees of ConRail, their wages and fringe benefits. It would appear that these employees receive wages and fringe benefits roughly equivalent to their U.S. counterparts. It was also demonstrated that Canadian employees enjoy some additional benefits over their U.S. counterparts in terms of annual vacations, pursuant to the provisions of the *Canada Labour Code*, and additional pension benefits, emanating from the U.S. *Railroad Retirement Act*. Generally, the employees are subject to the same collective agreements as are similar classes of U.S. employees of ConRail.

There is one important exception, however, to the otherwise favourable treatment afforded Canadian employees of ConRail. Canadian employees do not enjoy "Title Five job protection" under the Final System Plan, of the *Regional Rail Reorganization Act*. Indeed, ConRail attempted to extend this protection to its Canadian employees, but was unsuccessful.

The fact that Canadian employees do not enjoy "Title Five job protection" is not at issue in this decision. It is noted that the protection is funded by the U.S. Congress, to protect U.S. employees of ConRail. What is of concern to the Committee, however, is the plight of Canadian employees of ConRail, who additionally are unprotected by the Penn Central Merger Agreement, i.e. all present Canadian employees of ConRail who were hired subsequent to the Penn

Agreement (Accord de fusion de Penn Central), c'est-à-dire en fait de tous les employés canadiens actuels de ConRail ayant été engagés après la signature de l'Accord de fusion de Penn Central. Ce sont les emplois de ces personnes qui sont menacés lorsque des modifications sont apportées aux activités canadiennes de ConRail. Ces changements, ainsi que l'a précédemment souligné M. Newbould, sont de toute évidence l'apanage de ConRail. Si le Comité est conscient de cette situation, il ne peut cependant s'empêcher d'être inquiet du fait que ce seront les employés canadiens dont les emplois ne sont pas protégés par le Title Five ou l'Accord de fusion de Penn Central qui subiront les effets de ces modifications. En fait, il est possible que les modifications de parcours des trains "traversant le territoire canadien" c'est-à-dire des trains circulant sur les lignes de The Canada Southern Railway et dirigés sur les lignes de ConRail situées au sud du lac Érié, soient dues à des facteurs relatifs à l'absence de sécurité d'emploi au Canada. Ces facteurs auraient pu comprendre le maintien à leurs postes d'employés dont les emplois sont protégés, et par conséquent dédommagés en vertu de Title Five, alors que les employés canadiens ne jouissent pas d'une telle protection ni de salaires garantis. Il est évident que les indemnisations versées dans le cadre de Title Five, conformément au *Regional Rail Reorganization Act* des États-Unis, sont financées par le Congrès américain jusqu'à concurrence de $250 millions par année. On a laissé entendre que ce montant pouvait être dépassé avant la fin de l'année (1979). Si cela était prouvé, ConRail devrait débourser toutes les indemnisations supérieures à ce montant. Dans cette optique, le remplacement de la main-d'oeuvre américaine par une main-d'oeuvre canadienne peut donc représenter des économies pour ConRail et sans faire aucun cas de l'efficacité.

Le tableau I montre le nombre d'employés canadiens de ConRail à The Canada Southern Railway entre 1969 et 1978, répartis en catégories professionnelles.

Central Merger Agreement. It is these latter employees whose jobs are vulnerable, when changes are made to the Canadian operation of ConRail. Such changes, as referred to earlier in a statement by Mr. Newbould, are clearly the prerogative of ConRail. While the Committee accepts this position, it is concerned that the effects of those changes will be felt by those Canadian employees of ConRail whose jobs are not protected by Title Five or the Penn Central Merger Agreement. Indeed, the diversion of "overhead" trains from the lines of The Canada Southern Railway to ConRail lines south of Lake Erie, may have been motivated by factors relating to the absence of job protection in Canada. Such factors may have included the provision of employment to employees whose jobs are protected, and therefore receiving compensation pursuant to Title Five, as opposed to Canadian employees who do not enjoy similar protection or wage guarantees. It is understood that Title Five compensation, pursuant to the *Regional Rail Reorganization Act*, is funded by the United States Congress up to a maximum of $250 million per year. It has been suggested that this maximum could be exceeded before the end of this year (1979). Should this be the case, the excess Title Five compensation would have to be borne by ConRail. In this context, the substitution of U.S. labour, for Canadian labour, may represent potential savings to ConRail, regardless of any other consideration of efficiency.

Table I shows the number of Canadian employees of ConRail, on The Canada Southern Railway, between 1969 and 1978, by class of employee.

Tableau I* – Table I*

Canada Southern Railway

Le tableau suivant montre le nombre d'employés attachés aux activités du locataire, répartis d'après leur catégorie professionelle, entre 1969 et 1978. –
The following schedule provides a confirmation of the number of employees associated with lessee operations, identified by function, for each calendar year from 1969 through 1978.

	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Division générale 01-10– General Div. 01-10	64	58	69	53	48	50	50	55	62	47
Division de l'entretien des routes 11-26– Road Maintenance Div. 11-28	144	129	130	122	120	122	115	179	134	103
Division de l'entretien de l'équipement 27-41– Equipment Maintenance Div. 27-41	70	68	80	77	73	80	76	79	63	64
Division du transport 42-64– Transportation Div. 42-64	64	64	48	36	23	22	23	30	32	25
Division du transport 65-67– Transportation Div. 65-67	8	8	8	8	7	8	8	11	9	7
Division du transport 68-79– Transportation Div. 68-79	209	183	196	190	170	202	187	206	192	168
Total des divisions 01-79– Total Divisions 01-79	559	510	531	486	441	484	459	560	492	414

Au cours de cette période, la réduction du nombre d'employés dans toutes les catégories professionnelles, excepté la division du transport 68-79, ne peut être attribuable à la diminution du nombre de trains traversant le territoire canadien. Le tableau suivant présente le nombre d'employés de la division canadienne attachés aux services de trains et des locomotives recensés entre 1969 et 1978, ainsi que les causes de réduction.

During this period, the reduction in all categories, except Transportation Div. 68-79, cannot be related to reductions in overhead traffic. The following schedule shows the number of train service and engine service employees on Canada Division rosters from 1969 through 1978 and the reasons for reduction.

	1969		1978
Service des trains - Train Service			
Actifs – In Service	250		122
À la retraite – Retired		84	
Congédiés – Dismissed		50	
Décédés – Died		18	
Ont démissionné – Resigned		3	
Handicapés – Disabled		2	
Réduction totale – Total Reduction		157	
Engagés – Hired		29	
Modification nette des effectifs – Net Changed		128	
Service des locomotives – Engine Service			
Actifs – In Service	111		53
À la retraite – Retired		40	
Congédiés – Dismissed		3	
Décédés – Died		6	
Ont démissionné – Resigned		8	
Handicapés – Disabled		1	
Réduction – Reduction		58	

Au cours de cette période, la diminution des effectifs de la Division du transport 68-79, dont le détail figure ci- dessus, est probablement presque entièrement liée à la diminution du nombre de trains traversant le territoire canadien, y compris les services de trains-voyageurs.

During this period, the reduction in Transportation Div. 68-79, as detailed above, may be related almost entirely to reductions in overhead traffic, including passenger.

*Données fournies par Consolidated Rail Corporation

*submitted by Consolidated Rail Corporation

En ce qui concerne le tableau précédent, on peut attribuer la forte augmentation entre 1975-1976 des effectifs de la Division 11-26 de l'entretien des routes, au programme de reconstruction des fondations des routes mis en oeuvre par ConRail après le transfert. C'est d'ailleurs ce qu'a expliqué M. Cooper lors de son témoignage. Le programme a apparemment pris fin en 1977. Au niveau des coûts, l'entretien des routes a connu une forte réduction de son budget de dépenses, une fois le programme terminé. D'où la forte diminution des effectifs de cette division qui sont tombés à des niveaux inférieurs à ceux qui prévalaient au moment où Penn Central contrôlait les activités. Il faut en effet s'attendre à ce que les coûts d'entretien des routes diminuent après la mise en oeuvre d'un programme de reconstruction.

With respect to the foregoing, the sharp increase in Road Maintenance Division 11-26 employees between 1975 and 1976 is attributable to the roadbed rehabilitation program undertaken by ConRail following Conveyance. This was described by Mr. Cooper in evidence. The program apparently terminated in 1977. Road maintenance, in terms of expense, was drastically reduced following this program. It follows that there was a coincident drop in Road Maintenance employees, to levels below those prevailing under Penn Central control. Road maintenance expenses might be expected to be lower following a major rehabilitation.

La ligne principale de The Canada Southern traversant l'Ontario est à double voie. Il convient toutefois de préciser que ConRail a essayé d'obtenir l'autorisation du Comité pour n'exploiter qu'une seule de ces deux voies. Si l'on tient compte de cet élément, ainsi que de l'importante réduction du nombre de trains "traversant le territoire canadien" de la division canadienne ayant déjà été effectuée, il est vraisemblable que le volume des travaux d'entretien des routes doit connaître davantage des réductions et que par conséquent il sera nécessaire de réduire aussi le nombre d'employés d'entretien.

The mainline of Canada Southern across Ontario consists of double track. It should be noted here that ConRail has sought permission of the Committee to operate on only one of the two tracks. When this is considered, in view of the substantial reduction in "overhead" traffic across the Canada Division which has already taken place, it is likely that the amount of road maintenance will be further reduced in future, and fewer road maintenance employees will be required.

Le tableau II montre, par catégories profesionnelles, le nombre d'employés travaillant à The Canada Southern Railway. Il indique également le nombre d'employés bénéficiant de la sécurité d'emploi en vertu de l'Accord de fusion de Penn Central. Les autres employés, exception faite des 24 membres du BRAC (dont la sécurité d'emploi est garantie pour 5 ans), ne jouissent actuellement d'aucune sécurité d'emploi.

Table II shows, by category, the number of employees currently employed on The Canada Southern Railway. It also shows the number of these employees who enjoy job protection under the Penn Central Merger Agreement. The remaining employees, with the exception of 24 members of the BRAC (who enjoy 5 year job protection), currently enjoy no job protection.

Tableau II – Table II
Effectif du personnel de The Canada Southern Railway en 1979 – 1979 Employees on The Canada Southern Railway

Catégories professionnelles – Category		Nombre d'employés – No. of Employees (1)	Protégés par l'Accord de fusion de Penn Central – Protected by Penn Central Merger Agreement (2)	Employés n'ayant aucune sécurité d'emploi – Employees With no Job Protection (1) - (2)
Division générale – General Div.	01-10	64	34	30
Division de l'entretien des routes – Road Maintenance Div.	11-26	125	93	32
Division de l'entretien de l'équipement – Equip. Maintenance Div.	27-41	29	7	22
Division du transport – Transportation Div.	42-64	26	22	4
Division du transport – Transportation Div.	65-67	14	-	14
Division du transport – Transportation Div.	68-79*	171	3	168
Total	01-79	429	159	270**

*Si et lorsque l'on supprime 15 emplois visant les services de trains et locomotives en raison du dernier changement de parcours des trains traversant le territoire canadien, ils devront être soustraits des catégories 68 à 79, ce qui fera passer l'effectif de ces catégories de 171 à 156 et l'effectif total de 429 à 414. –
**Sur les 270 employés de The Canada Southern Railway n'ayant aucune sécurité d'emploi, 24 sont membres du BRAC (19 commis et 5 télégraphistes) et ont récemment négocié une sécurité d'emploi de 5 ans, en vigueur depuis le 1er juillet 1979 pour se protéger contre tout risque de suppression de poste. –
*If and when 15 train and engine crews are reduced as a result of the last diversion of overhead trains, they will come out of categories 68 through 79 total, which will reduce the 171 to 156, and the 429 to 414.
**Of the 270 employees of The Canada Southern Railway who enjoy no job protection, 24 members of the BRAC (19 clerks and 5 telegraphers) recently negotiated 5 year protection, effective July 1st, 1979, against possible job abolition.

Ceci mis à part, le Comité se préoccupe grandement des répercussions qu'ont eu et qu'auront, les modifications apportées aux méthodes d'exploitation de ConRail sur la viabilité économique à long terme de The Canada Southern Railway et sur le niveau de l'emploi. On a beaucoup parlé de l'utilisation à pleine capacité des lignes de chemin de fer américaines de ConRail situées au sud du lac Érié, ainsi que de l'utilisation efficace des employés travaillant sur ces lignes. Il semble cependant que l'on n'ait pas beaucoup tenu compte de l'utilisation à pleine capacité des lignes de The Canada Southern et du personnel employé par la division canadienne de ConRail. Il semble que l'on ait sacrifié les emplois de ces personnes, en raison des politiques adoptées par ConRail en vue d'atteindre cette efficacité d'exploitation. Les économies recherchées ont donc été réalisées. La suppression complète des trains "traversant le territoire canadien" sur les lignes de The Canada Southern Railway a débuté sous la direction de Penn Central et a été

Following on this, and of greater concern to the Committee, is the impact that changes in ConRail's operating practice has had, and will have, on the long term economic viability of The Canada Southern Railway and the jobs of its employees. Much has been said about capacity utilization of ConRail's U.S. lines south of Lake Erie and the efficient utilization of its operating employees on those lines. However, little consideration appears to have been given to capacity utilization on The Canada Southern Railway and the operating of the Canada Division of ConRail. The jobs of these employees appear to have been sacrificed as a result of ConRail policies designed to achieve these operating efficiencies, and the economies alleged to have been achieved. The total elimination of "overhead" traffic from the lines of The Canada Southern Railway, begun under Penn Central, and completed by ConRail, has left a once flourishing railway operation with only a very small portion of its former traffic. At present, the line no longer handles

achevée par ConRail, amenant un chemin de fer autrefois prospère à ne prendre en charge qu'une très faible partie de son ancien trafic. À l'heure actuelle, aucun train direct "traversant le territoire canadien" n'utilise cette ligne et au moins la moitié du service local n'est assurée que sur demande.

L'analyse des données de The Canada Southern Railway portant sur les recettes montre que la plus grande partie des recettes tirées de The Canada Southern Railway par ConRail est engendrée aux deux extrémités du réseau (c'est-à-dire à et dans le voisinage de Windsor et à et dans le voisinage de Niagara Falls/Fort Érié). Un infime pourcentage de ces recettes est produit par le plus long tronçon central de la ligne. En ce qui concerne la rentabilité, ConRail peut conserver le même niveau d'exploitation et tirer les mêmes recettes à ces deux extrémités (exploitées depuis Buffalo et Détroit) et envisager en dernière instance d'abandonner l'exploitation du noyau central de la ligne où se trouve l'administration centrale de la division canadienne à St-Thomas. Ainsi que nous l'avons mentionné précédemment, le Comité a déjà reçu une requête de ConRail visant à obtenir l'autorisation de limiter ses activités à l'exploitation de l'une des deux voies.

Le Comité se demande s'il sera possible de poursuivre à long terme l'exploitation des lignes de The Canada Southern Railway. Il lui semble en effet qu'en ayant retiré des trains "traversant le territoire canadien" des lignes de The Canada Southern Railway, la compagnie ne dispose pas suffisamment de trafic pour exploiter économiquement le chemin de fer. Si cela était vérifié, ConRail pourrait envisager l'abandon complet ou partiel du chemin de fer. Pour ce faire elle doit cependant déposer une requête auprès du Comité et obtenir son autorisation. Aussi peut-on affirmer que si ConRail déposait une requête de ce genre cela serait dû aux politiques adoptées antérieurement par les anciens locataires, en particulier ConRail, qui ont à la fois supprimé une partie du trafic de cette ligne et n'ont pas réussi à répondre aux besoins des expéditeurs desservis par cette ligne. M. Newbould a déclaré que ConRail n'envisage pas pour le moment l'abandon d'un tronçon quelconque de The Canada Southern Railway. Mais ConRail a par ailleurs soutenu qu'il n'y aurait aucune autre modification du parcours des trains de sa division canadienne "traversant le territoire canadien",

any "overhead" through traffic and at least half of the local service is on an "as required" basis.

An analysis of the revenue statistics of The Canada Southern Railway indicates that the greater part of ConRail's revenues from The Canada Southern Railway is generated at the two extremes of the system (i.e. in and around Windsor, and in and around Niagara Falls/Fort Erie). A very small proportion of the revenue is generated from the larger central portion of the railway. From the standpoint of profitability, ConRail could retain the traffic and revenues at these extremities, (operated from Buffalo and Detroit), and ultimately consider abandonment of the central core of the line, which includes the Canada Division headquarters at St. Thomas. As mentioned earlier, the Committee has already received a request from ConRail for authority to restrict its operations to only one of its two tracks.

The Committee is concerned that the operations of The Canada Southern Railway may not be sustained in the long term. It suspects that the diversion of "overhead traffic" away from The Canada Southern Railway has left insufficient traffic to economically support all aspects of the railway. If this is true, ConRail could consider complete or partial abandonment of the railway. Abandonment cannot take place without an application to the Committee and the approval by the Committee of that application. Such an application to abandon would therefore have been caused by the policies of the past lessees, particularly those of ConRail, in both diverting traffic away from the railway and failure to serve the shippers on the line. Mr. Newbould stated that ConRail does not presently contemplate abandoning any portion of The Canada Southern Railway. But ConRail also maintained that there would be no further diversion of "overhead" traffic away from the Canada Division, whereas what "overhead" traffic remained, has in fact been diverted. The current level of traffic appears insufficient to support the present level of employment on The Canada South-

alors qu'en fait le trafic restant a été dirigé vers d'autres lignes. Il semble que le volume actuel du trafic soit insuffisant pour conserver le même niveau d'emploi à The Canada Southern Railway. L'exploitation continue de The Canada Southern Railway, le service assuré aux expéditeurs qui en dépendent et la sécurité d'emploi à long terme des employés de la compagnie, et plus particulièrement de ceux qui ne jouissent d'aucune protection d'emploi, sont des questions qui préoccupent grandement le Comité car elles ont des répercussions directes sur l'intérêt public canadien.

9.3 Wagons de marchandises fournis aux expéditeurs de grains sur les lignes de The Canada Southern Railway

Au cours de leurs interventions, l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario et l'Association des négociants en grains et aliments pour bestiaux de l'Ontario, représentant les expéditeurs de grains sur les lignes de The Canada Southern Railway, ont abordé les problèmes que posent les wagons de marchandises par la division canadienne de ConRail. Au nombre de ces problèmes figurent: a) le nombre insuffisant de wagons de marchandises fournis compte tenu des besoins des expéditeurs; b) la nécessité de recourir à d'autres moyens de transport en raison des difficultés rencontrées par les expéditeurs pour se procurer le nombre de wagons de marchandises adéquats pendant la haute saison: c) les risques courus par les expéditeurs desservis par The Canada Southern Railway du fait que ConRail doit s'addresser à d'autres compagnies pour mettre un nombre suffisant de wagons de marchandises à la disposition des expéditeurs canadiens de ConRail; d) les effets négatifs, au niveau de la rentabilité et de l'exploitation des élévateurs à grains, que peut avoir l'incapacité du réseau de transport à acheminer les produits, d'où l'encombrement des silos et l'impossibilité d'emmagasiner de nouveaux produits; e) les problèmes découlant du fait que la récolte par les expéditeurs de grains desservis par The Canada Southern Railway se fait à la même époque que celle des producteurs américains utilisant le réseau de ConRail aux États-Unis.

Interrogé par M. Newbould, M. Rehl a expliqué la position de ConRail en ce qui concerne le nombre de wagons de marchandises fournis aux expéditeurs desservis par The Canada Southern.

ern Railway. The continued operation of The Canada Southern Railway, service to shippers who are dependent upon it, and the long term protection of its employees, particularly the employees who enjoy no job protection, are matters of great concern to the Committee because they impinge directly on the public interest of Canada.

9.3 Car Supply to Grain Shippers on The Canada Southern Railway

The interventions of the Ontario Wheat Producers Marketing Board and the Ontario Grain and Feed Dealers Association, representing grain shippers on The Canada Southern Railway, spoke of the problems of car supply on the Canada Division of ConRail. These included: a) inadequate supply of freight cars in response to shipper requirements; b) the necessity to shift to alternative transportation modes because of difficulties in acquiring adequate freight cars during peak shipping seasons; c) the risk to shippers on The Canada Southern Railway resulting from ConRail's dependence on the supply of foreign carrier equipment to serve ConRail's shippers in Canada; d) the adverse effects on grain elevator economics and operations, resulting from failure of the transportation system to move product out, causing congestion of storage, and preventing inflow of new product; e) problems associated with similar seasonality for grain shippers on the Canada Southern and those on ConRail's system in the U.S.A.

Mr. Rehl, under questioning by Mr. Newbould, explained ConRail's position with respect to car supply to shippers on the Canada Southern.

[Traduction]

.....

En premier lieu, je voudrais préciser que ConRail ne fait en aucune façon preuve de mauvaise volonté pour fournir des wagons de marchandises.

Notre position est telle que nous sommes régis à la fois par la Commission canadienne des transports et l'ICC.

Nous savons que nous avons des obligations à l'égard de ces deux organismes ainsi que vis-à-vis des expéditeurs desservis par The Canada Southern.

Q. Mais plus particulièrement, avez-vous envisagé de fournir ces wagons au moment où ils sont demandés sur le marché canadien?

R. Si je comprends bien, la saison bat son plein au Canada à partir du mois d'août et elle correspond à la récolte du blé dans le nord-est des États-Unis ou même à la période de pointe dans le (Mid-West) centre-ouest.

Nous avons un problème, du moins c'est ce que nous pensons, à faire sortir des États-Unis un grand nombre de wagons-trémies géants au cours de périodes où la récolte y bat son plein.

Le moins que l'on puisse dire c'est que cela poserait sans aucun doute de graves soucis à l'Interstate Commerce Commission, parce que chaque fois que nous avons des difficultés à mettre en circulation le nombre de wagons de marchandises nécessaire, elle nous soumet, comme vous devez le penser, à un contrôle très sévère, car nous risquons de ne pas disposer de suffisamment de wagons pour répondre à la demande au cours de la pleine saison aux États- Unis.

Par ailleurs, nous sommes conscients des préoccupations de la Commission canadienne des transports et de ses obligations à l'égard des expéditeurs canadiens.

Nous avons essayé de trouver le moyen de résoudre ce problème à la satisfaction de ces deux organismes de réglementation.

.....

First of all, I would like to stress that ConRail simply is not in any way simply unwilling to supply cars.

We are in the position of being subject to the jurisdiction of both the Canadian Transport Commission and the ICC.

We recognize an obligation to both bodies as well as to the shippers on Canadian Southern.

Q. In particular, have you looked at the question of supplying these cars during the period of time that they are required by the Canadian market?

A. If I understand it correctly, the prime Canadian market starts in August, and it would be similar to the wheat harvest in the Northeastern United States or even in the upper reaches of the mid-West.

We have a problem at least we think we do, to begin sending quantities of jumbo hoppers out of the U.S. during our peak harvest season.

No doubt, to say the least, it would cause some serious concern on the part of the Interstate Commerce Commission, because whenever we are in a critical supply situation, we are extremely monitored, as is to be expected, by them, in view of the shortage of hoppers demanded or required to serve peak demands in the United States.

On the other hand we recognize the concern of the Canadian Transport Commission and its obligations to the Canadian shippers.

We have been trying to find some way of solving the problem frankly to the satisfaction of both regulatory bodies.

Les données statistiques fournies par M. Rehl portant sur 1974, 1975 et 1976 indiquent que ce sont des compagnies de chemin de fer canadiennes et non pas ConRail qui ont fourni la plupart du matériel nécessaire aux expéditeurs de grains desservis par The Canada Southern Railway.

Comparaison entre le pourcentage de wagons de marchandises fournis par ConRail et les compagnies de chemin de fer canadiennes aux expéditeurs de grains desservis par The Canada Southern Railway

Année	Pourcentage du* nombre de wagons de marchandises fournis par Penn Central/ Conrail	Pourcentage du nombre de wagons marchandises fournis par les compagnies de chemin de fer canadiennes	Total
1974	2.4%	97.6%	100%
1975	12.0%	88.0%	100%
1976	9.6%	90.4%	100%

* Selon les données fournies par M. Rehl

Ces statistiques semblent démontrer que ConRail et ses prédecesseurs ont en moyenne fourni directement moins de 10% du nombre de wagons de marchandises nécessaires pour répondre aux besoins des expéditeurs de grains desservis par The Canada Southern Railway. Ainsi que l'a déclaré M. Rehl:

[Traduction]

> Dans le passé, ce sont les compagnies ferroviaires canadiennes, tant le CP que le CN, qui ont fourni les wagons couverts et les wagons-trémies couverts requis sur ce marché.

Interrogé par le président, M. Rehl a reconnu que même si les compagnies ferroviaires canadiennes ont joué un rôle prédominant en fournissant des wagons de marchandises aux expéditeurs de grains de la division canadienne de ConRail, cette dernière n'avait jamais conclu d'entente formelle avec ces compagnies à cet égard.

Statistics for the years 1974, 1975, and 1976, provided by Mr. Rehl, indicated that Canadian railways, rather than ConRail, provided most of the equipment supplied to grain shippers on The Canada Southern Railway.

Comparison of ConRail and Canadian Railroads Supply of Cars to Grain Shippers on The Canada Southern Railway

Year	Cars Supplied* By Penn Central/ ConRail	Cars Supplied by Canadian Railways	Total
1974	2.4%	97.6%	100%
1975	12.0%	88.0%	100%
1976	9.6%	90.4%	100%

* Mr. Rehl's evidence

Based on these statistics, ConRail and its predecessors have, on average directly provided less than 10% of the cars necessary to meet the requirements of grain shippers on The Canada Southern Railway. As Mr. Rehl stated:

> Historically the Canadian lines, both CP and CN, had supplied the box cars and the covered hopper cars in this market.

Under questioning by the Chairman, Mr. Rehl acknowledged that despite the dominance of Canadian railroads in supplying cars to ConRail's Canada Division grain shippers, ConRail had not entered into any formal arrangements with the Canadian railroads for the supply of these cars.

[Traduction]

Le président: ... quelle sorte d'entente ConRail a-t-il conclu avec le Canadien National ou le Canadien Pacifique pour mettre ces wagons à la disposition des expéditeurs de grains?

M. Rehl: Nous n'avons conclu aucune entente officielle avec ces compagnies, sauf lorsqu'il s'agissait de commander chaque jour le nombre de wagons nécessaires qui, s'ils étaient disponibles, nous étaient fournis. Nous ne réservions donc pas un wagon du Canadien National pendant une certaine durée. En d'autres mots, cela signifie qu'un expéditeur desservi par notre ligne commande un wagon et que notre agent à St-Thomas adresse cette commande au CN, lequel répond: d'accord; puis ils envoient le wagon au producteur.

La seule entente existante est que nous devons naturellement payer la location journalière de ce wagon plus un certain tarif pour le millage, que nous assumons tant que le wagon emprunte notre ligne. (mots soulignés pour faire ressortir l'importance)

La prestation d'un service adéquat, pratique et efficace aux expéditeurs se trouvant en bordure des lignes canadiennes de ConRail revêt une importance considérable et relève directement de l'intérêt public. Il est donc évident que les politiques suivies par ConRail et ses prédécesseurs pour fournir les wagons nécessaires sont des questions qui préoccupent gravement le Comité, tant en ce qui concerne la façon dont elles ont été exécutées dans le passé que la façon dont elles sont actuellement exécutées, ainsi que la façon dont elles seront vraisemblablement exécutées dans l'avenir si l'on autorise ConRail à suivre les mêmes pratiques.

L'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* précise les conditions que doivent respecter les compagnies de chemin de fer oeuvrant au Canada en matière d'aménagement pour le transport:

262 (1) La compagnie doit, selon ses pouvoirs,

(a) fournir, au point de départ de son chemin de fer et au point de raccordement de son chemin de fer avec d'autres, et à tous les

Chairman: ...what kind of arrangement does ConRail have with Canadian National or Canadian Pacific for the supply of these cars?

Mr. Rehl: We have no formal arrangements with them except as it is exercised in the day-to-day ordering of the cars which, if they are available, they simply furnish us other than when we secure a Canadian National car --- in other words, a shipper on our line orders a car and our people in St. Thomas put --- place that order with CN and CN says: sure, then they deliver the car to the producer.

The only arrangement there is that we are subject, naturally, to the per diem on that car plus the mileage payments which we assume as long as it is on our line. (underlining for emphasis)

The issue of adequate, suitable and efficient service to shippers along the Canadian lines of ConRail is of major importance, and is directly relevant to the public interest. It is therefore obvious that the car supply policies of ConRail and its predecessors are matters of great concern to this Committee in the manner in which they were handled in past, as they are presently being handled, and as they will likely be handled in future, if ConRail's present practices are permitted to continue.

Section 262 of the *Railway Act* states the obligation on railways operating in Canada to furnish accommodation for traffic:

262(1) The company shall, accordingly to its powers,

(a) furnish, at the place of starting, and at the junction of the railway with other railways, and at all stopping places es-

points d'arrêt établis à cette fin, des installations suffisantes et convenables pour la réception et le chargement des marchandises et effets présentés à la compagnie pour être transportés sur son chemin de fer;

(b) fournir des installations suffisantes et convenables pour le transport, le déchargement et la livraison de ces marchandises et effets;

(c) sans retard, et avec le soin et la diligence voulus, recevoir, transporter et livrer ces marchandises et effets;

(d) fournir et employer tous les appareils, toutes les installations et tous les moyens nécessaires à la réception, au chargement, au transport, au déchargement et à la livraison de ces marchandises et effets; et

(e) fournir tel autre service, connexe au transport, habituel ou d'usage relativement aux affaires d'une compagnie de chemin de fer, selon que la Commission l'ordonne.

Cet article de la Loi précise clairement les responsabilités du transporteur à l'égard des expéditeurs utilisant ses lignes. De par la loi, ConRail est tenue de fournir des installations adéquates pour le transport des grains et d'autres produits sur ses propriétés canadiennes. Le Comité est heureux de ce que l'entente officieuse conclue avec les transporteurs canadiens visant à répondre à 90% ou plus des besoins en wagons de marchandises de The Canada Southern Railway ait été appropriée dans le passé. Il reconnaît que cette entente a pu satisfaire ConRail et ses prédecesseurs et peut en fait avoir satisfait également les transporteurs canadiens. Le Comité est cependant conscient de ce que la demande de wagons pour le transport du blé au Canada est de plus en plus supérieure à l'offre et que, par ailleurs, les wagons existants datent de plusieurs années et qu'ils ne sont plus en excellent état. C'est en partie à cause de cela que le gouvernement fédéral et certains gouvernements provinciaux ont été obligés d'acquérir des wagons-trémies couverts afin d'assurer le transport d'une certaine partie des exportations réglementaires de grains. Les chemins de fer canadiens risquent donc de ne pas être en mesure de

tablished for such purposes, adequate and suitable accommodation for the receiving and loading of all traffic offered for carriage upon the railway;

(b) furnish adequate and suitable accommodation for the carrying, unloading and delivering of all such traffic;

(c) without delay, and with due care and diligence, receive, carry and deliver all such traffic;

(d) furnish and use all proper appliances, accommodation and means necessary for receiving, loading, carrying, unloading and delivering such traffic; and

(e) furnish such other service incidental to transportation as is customary or usual in connection with the business of a railway company, as may be ordered by the Commission.

The responsibilities of a carrier to shippers on its line are clearly outlined in this Section of the Act. ConRail has a statutory obligation to supply adequate accommodation to carry grain and other traffic offerings on its Canadian properties. The Committee appreciates that the informal arrangement with Canadian carriers for the supply of in excess of 90% of the car requirements on The Canada Southern Railway may have been adequate in the past. It acknowledges that this arrangement may have been satisfactory for ConRail and its predecessors and may indeed have also been satisfactory to Canadian carriers. The Committee, however, is cognizant of the growing shortage of grain cars in Canada and the age and condition of that fleet. The latter, in part, has necessitated the purchase of covered hopper cars by the Federal and certain Provincial Governments, to assist in meeting deficiencies in the movement of statutory export grain. Canadian railways therefore, may not be in a position to supply an adequate number of cars to Canada Southern Railway shippers, in response to ConRail's statutory obligation to its Canadian shippers. Nor have the Canadian railways any obligation to do so. ConRail will have

fournir un nombre suffisant de wagons de marchandises aux expéditeurs de The Canada Southern Railway, compte tenu des obligations légales de ConRail à l'égard de ses expéditeurs canadiens. Les chemins de fer canadiens n'ont par ailleurs aucune obligation à cet égard. ConRail sera donc obligée d'adopter une politique plus sérieuse afin de fournir le matériel nécessaire à ses expéditeurs canadiens en vertu de ses obligations légales. Il semble que ce que le Comité voulait éviter en publiant *l'ordonnance R-22589* le 29 mars 1976 s'est produit, au moins en ce qui concerne les expéditeurs de grains, depuis que ConRail a pris en charge la direction des propriétés de The Canada Southern, le 1er avril 1976.

to arrive at a more responsible policy of complying with its statutory obligation to provide equipment to its Canadian shippers. The very thing which the Committee wanted to prevent, when it issued *Order R-22589* on March 29th, 1976, appears to have been happening, at least to grain shippers, since ConRail assumed control of the Canada Southern property on April 1st, 1976.

Il est essentiel que la région desservie par The Canada Southern Railway dispose d'un secteur agricole prospère. Le Comité a appris que le chemin de fer traverse le "coeur" même des régions productrices de grains de l'Ontario. Pour que ce secteur économique et les élévateurs à grains qui lui sont rattachés survivent, il importe avant toute chose qu'il soit desservi par un réseau de transport adéquat. La survie économique de cette région ne peut pas, et ne doit pas, dépendre des aléas ni de la bonne volonté des chemins de fer étrangers (bien qu'ils soient canadiens) n'ayant aucune obligation légale ou contractuelle à l'égard des expéditeurs en cause. C'est donc à ConRail qu'il incombe d'assumer cette responsabilité en tant que locataire de la propriété, conformément au bail et à ses obligations légales à l'égard des expéditeurs de The Canada Southern.

A prosperous agricultural sector is most important to the local economy of the area served by The Canada Southern Railway. The Committee was told that the railway traverses the very "heartland" of the Province of Ontario's grain producing areas. An adequate transportation system is of vital importance to the survival of this industry and the associated grain elevators. It cannot, and should not be left to chance or the goodwill of foreign (albeit Canadian) railways who have no legal, statutory or contractual obligation to the shippers involved. It is a responsibility which ConRail must assume as lessee of the property, in compliance with the lease on the property, and its statutory obligation to shippers on the Canada Southern.

Pour respecter la loi et répondre aux besoins de l'intérêt public, ConRail doit au moins disposer des moyens nécessaires pour assurer un service adéquat aux expéditeurs utilisant ses lignes canadiennes. Des témoignages entendus au cours de ces audiences, ainsi que des demandes présentées par les expéditeurs que le Comité a reçues avant, pendant et après les audiences, il ressort que les intéressés se sont montrés mécontents du niveau actuel du service fourni par ConRail.

To comply with the law, and meet the requirements of the public interest, ConRail must at least find it within its means to provide adequate service to shippers on its lines in Canada. Both evidence heard at the hearings and submissions of shippers received by the Committee before, during and after the hearings, have indicated dissatisfaction with the current levels of service being provided by ConRail.

9.4 La position de la compagnie ConRail en matière d'intérêt public

C'est M. Newbould qui, au cours de sa dernière communication, a exposé la position de

9.4 The ConRail Corporate Position With Respect to the Public Interest

The thrust of ConRail's argument with respect to the public interest, under Section 27 of

ConRail en matière d'intérêt public, conformément aux dispositions de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*. Il a affirmé qu'il était dans l'intérêt du public canadien d'accéder à la requête présentée par ConRail qu'il a d'ailleurs décrit en ces termes:

[Traduction]

... une nouvelle compagnie de chemin de fer disposant de fonds importants et d'un programme détaillé, visant à mettre sur pied une compagnie de chemin de fer viable; et c'est selon toute vraisemblance dans l'intérêt du public que nous présentons cette requête, dans l'intérêt que le public canadien peut tirer de l'exploitation de ces diverses lignes au Canada par une compagnie dont le passif est sain plutôt que par deux compagnies de chemin de fer en faillite.

En les nommant, je m'adresse au syndic de Michigan Central qui, en fait, n'exploite pas la ligne et surtout aux syndics de Penn Central Transportation Company.

Le Comité ne met pas en doute le fait que ConRail se trouve dans une bien meilleure situation financière que les locataires précédents qui sont maintenant en faillite. Le Comité estime cependant qu'il ne suffit pas d'invoquer la solvabilité financière du requérant et son aptitude à payer les loyers prévus par les baux pour pouvoir aboutir à une conclusion en matière d'intérêt public.

10. Les rapports financiers sur les activités de ConRail au Canada

Chaque compagnie exploitant un chemin de fer, un pont international ou un tunnel au Canada relève de la juridiction de la Commission canadienne des transports et doit déposer un rapport annuel rendant compte de ses activités au Canada. Ce rapport porte le nom de "Rapport annuel adressé au Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports et à Statistiques Canada". Il contient diverses données financières et statistiques d'exploitation, mais plus particulièrement des données sur les recettes et les dépenses en matière de chemin de fer. Ce rapport vise entre autres à fournir au gouvernement canadien des indices sur la situation financière de chacune des activités menées au Canada.

the *National Transportation Act*, was presented by Mr. Newbould on his final argument. He maintained that the Canadian public interest would be served by the granting of the application to ConRail, which he described as:

...a new railroad armed with a substantial infusion of funds with a detailed plan in an attempt to make a railroad company that will be viable; and that it obviously is in the public interest, we submit, in the Canadian public interest for the operation of these various lines in Canada to be operated by a company with a good prospect of financial viability rather than to continue to be operated by two bankrupt railroads.

By those, I'm referring to the trustee of Michigan Central who, in fact, is not operating the line and essentially, by the trustees of the Penn Central Transportation Company.

The Committee does not dispute the fact that ConRail's financial status is superior to that of the previous lessees who are now in bankruptcy. An argument based on the financial solvency of the Applicant, and ability to pay the rentals on the leases is, however, an insufficient basis for the Committee to make a finding as to public interest.

10. The Financial Reporting of ConRail's Operations in Canada

Each railway, international bridge or tunnel company, operating in Canada, under the jurisdiction of the Canadian Transport Commission, is required to file annual reports on their operations in Canada. The report is entitled "Annual Report to the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission and Statistics Canada." It contains various financial data and operating statistics, but specifically, data on railway revenues and expenses. One of the purposes of these reports, among others, is to provide the Canadian Government with an indication of the financial health of each operation in Canada.

ConRail a déposé auprès de la Commission un rapport sur chacune des activités qu'elle mène au Canada depuis le 1er avril 1976 lorsqu'elle a pris la suite de Penn Central en qualité de locataire. Le rapport comprend deux parties: a) le rapport annuel de la compagnie et b) le rapport sur les activités du locataire. Ces deux rapports ont été présentés au Comité après que celui-ci eût adressé une première demande d'informations financières distinctes sur chacune des compagnies étudiées dans ce cas.

Le Comité s'est rapidement rendu compte que ces rapports ne répondraient pas de façon satisfaisante à sa demande. Le président en a d'ailleurs donné les raisons avant que le Comité n'émette sa deuxième demande d'informations, à savoir la demande de "renseignements complémentaires". En fait, il nous semblait que les rapports précédents n'étaient pas précis, qu'ils étaient mal préparés et ne représentaient pas la véritable situation financière de chacune des compagnies faisant l'objet du projet d'acquisition. À titre d'illustration des problèmes que nous ont posés ces rapports figure le regroupement, en un seul état consolidé sur les "Activités du locataire" de The Canada Southern Railway, des recettes et dépenses de Detroit River Tunnel, de The Canada Southern Railway et de Niagara River Bridge. Nous avons également trouvé de nombreuses erreurs et omissions. Le rapport sur Detroit River Tunnel Company mentionne par exemple des recettes de $2.00 par année et aucune dépense. Il n'y a pas eu par ailleurs de rapport distinct portant sur Niagara River Bridge Company. En outre, chaque rapport comprenait une mise en garde mentionnant que les recettes et les dépenses avaient été calculées "d'après une base statistique arbitraire, puisqu'il n'existe aucun compte pour chacun des tronçons de ligne distincts de The Consolidated Rail System".

Nous avons précisé un peu plus haut que le Comité avait besoin de déterminer la "véritable" situation financière des compagnies que le requérant souhaitait acquérir. En fait, il a été nécessaire d'organiser cinq séances de travail auxquelles ont participé les représentants de ConRail et de la Commission: a) pour séparer les données fournies et les répartir entre chacune des compagnies; b) pour s'entendre sur des méthodes satisfaisantes de ventilation des coûts; c) pour supprimer les duplications et la surévaluation des dépenses et d) pour s'entendre sur de nouvelles méthodes de répartition des recettes et des dépenses.

ConRail has filed such reports with the Commission, for each of its Canadian operations, since April 1st, 1976, when it followed Penn Central as lessee. The report is filed in two parts: a) the annual report of the Company, and b) the Operations by Lessee report. Both reports were submitted in response to the Committee's original request for separate financial information on each company under scrutiny in this case.

It soon became apparent that these reports would not satisfactorily meet the request of the Committee. The reasons were explained by the Chairman prior to the Committee's second request: i.e. the request for "Additional Information". Indeed, it was our judgement that past reports were inaccurate, improperly prepared and unrepresentative of the financial status of each of the companies to be acquired. Illustrative of the problems we have had with the reports as submitted, was that the operating revenues and expenses of the Detroit River Tunnel, The Canada Southern Railway and the Niagara River Bridge were reported in one consolidated statement on the "Operations by Lessee" of The Canada Southern Railway. Numerous errors and omissions were found. The report on Detroit River Tunnel Company indicated revenues of only $2.00 per year and no expense. There was no separate report on the Niagara River Bridge Company. Additionally, each report was qualified with the caveat that expenses and revenues were based "upon an arbitrary statistical basis since accounts for separate leased line segments of the Consolidated Rail System are not maintained".

The Committee's requirement to establish the financial "reality" of that which the Applicant proposed to acquire, was outlined earlier in this section. Indeed, five working sessions involving ConRail officials and Commission representatives were necessary: a) to disaggregate the information provided into the separate companies; b) to arrive at mutually acceptable cost allocation procedures; c) to eliminate double counting, and overstatement of expenses; and d) to agree on new approaches to revenue and expense allocations.

En dernière analyse, le Comité ne pense pas que les documents définitifs présentés par ConRail soient tout à fait exacts sur le strict plan de la comptabilité ou de la tenue de livres. Il aurait en effet fallu procéder à une vérification complète des comptes de ConRail et revoir dans les règles les méthodes de répartition des recettes et des dépenses adoptées par ConRail. Les derniers documents présentés par ConRail sur chacune des compagnies consistent essentiellement à répartir les recettes et dépenses du réseau de ConRail en fonction des extraits physiques de chacune des compagnies. Le Comité s'estime néanmoins satisfait de ce que les résultats sont beaucoup plus proches de la "réalité" que les rapports précédents et est heureux de constater que la méthode de ventilation est plus logique et plausible. Les derniers documents présentés par ConRail ne doivent pas être considérés comme un état officiel des "pertes et profits", mais simplement comme une évaluation des résultats financiers des quatre compagnies faisant l'objet du projet d'acquisition.

In the final analysis, the Committee does not believe that ConRail's final submissions are completely accurate from a strict accounting or bookkeeping standpoint. This would have required a complete audit of ConRail's accounts and a formal review of ConRail's methods of allocating both revenues and expenses. The final ConRail submissions for each Company remain largely allocations of ConRail system expenses and revenues, to physical outputs of each of the respective companies. The Committee is nevertheless satisfied that the results are considerably closer to "reality" than the previously filed reports, and that some progress has been made towards a more rational, and plausible allocation procedure. The final submission of ConRail should not be viewed as a formal "profit and loss" statement, but merely as an approximation of the financial performance of the four assets to be acquired.

Il ne sera pas possible de procéder à une évaluation définitive et solide de la rentabilité de ces compagnies tant que le requérant ne tiendra pas des comptes de recettes et de dépenses distincts pour chacune des compagnies. Il est donc demandé au requérant de consulter la direction de la comptabilité du Comité des transports par chemin de fer en vue de mettre sur pied et de tenir à jour des comptes et d'adopter des méthodes comptables appropriées pour chacune des compagnies. Le Comité a rejeté les "Méthodes de simplification de la comptabilité de la compagnie" suivies lors de l'établissement des rapports financiers sur les activités de ConRail au Canada, exposées par M. Newbould.

No final and firm assessment of the profitability of each of these companies will be possible until the Applicant maintains separate accounts of revenues and expenses for each Company, as it should. The Applicant is directed to consult with the Railway Transport Committee's Accounting Branch, with regard to the establishment and maintenance of separate accounts based on the Uniform Classification of Accounts, and to institute proper financial accounting procedures for each separate Company. The Committee rejects ConRail's "Corporation Simplification Procedures", with respect to the financial reporting of ConRail's operations in Canada, as outlined by Mr. Newbould.

10.1 Résumé des documents présentés par ConRail pour illustrer la situation financière de chacune des compagnies

Suite à la demande de renseignements complémentaires présentée par le Comité, ConRail a fourni des données sur les recettes et les dépenses de Detroit River Tunnel, The Canada Southern Railway, Niagara River Bridge et The St. Lawrence and Adirondack Railway. Lorsque nous avons demandé ces renseignements, nous entendions avoir une idée bien précise de la véritable situation financière de chacune des activités menées par ConRail. Même si ConRail ou ses prédecesseurs n'avaient pas tenu de registres

10.1 Summary of ConRail's Submission with Respect to the Financial Reality of Each Separate Corporate Entity

In response to the Committee's Request for Additional Information, ConRail provided revenue and expense information for each of the Detroit River Tunnel, The Canada Southern Railway, the Niagara River Bridge and The St. Lawrence and Adirondack Railway. Our intention in requesting this information was to obtain an understanding of the actual financial performance of each of these operations to ConRail. It was hoped that although detailed accounting records for each of these operations had not been

comptables pour chacune de ces activités, nous espérions qu'il en ressortirait une méthode qui permettrait d'évaluer de façon satisfaisante les recettes et les dépenses à même de nous fournir un aperçu de la viabilité économique de chacune de ces compagnies.

Au cours des entretiens qui se sont déroulés entre les représentants de ConRail et de la Commission, il a été possible de dégager une série de montants réels, répartis et approximatifs et il a été convenu que les données résultantes étaient plus ou moins représentatives de la situation financière de chacune des activités. Mais il a également été admis que les recettes et les dépenses d'exploitation obtenues ne respectaient pas strictement les méthodes comptables reconnues et qu'il ne fallait donc pas les considérer comme les éléments d'un véritable état des pertes et profits.

La réponse de ConRail à la demande écrite de renseignements supplémentaires présentée par le Comité se trouve dans une lettre en date du 13 août 1979. La réponse était accompagnée d'une note de M. F.J.C. Newbould, avocat de ConRail, demandant que les renseignements transmis demeurent confidentiels.

[Traduction]

... Au nom de ConRail, je demande à la Commission de ne pas divulguer les renseignements qu'elle reçoit. Si vous avez besoin de renseignements supplémentaires sur la demande de ConRail visant à garder certaines informations confidentielles, veuillez me le faire savoir.

M. J.D. Patenaude, avocat du Comité, a, le 18 janvier 1980, transmis sa réponse à Newbould:

[Traduction]

Suite à votre lettre du 13 août 1979, nous vous informons que nous avons pris connaissance de votre demande de ne pas divulger les renseignements reçus.

La Commission a résumé certaines de ces informations et a transmis ces résumés ainsi que d'autres documents de ConRail au groupe d'experts qui a jugé que ces renseignements lui étaient indispensables pour prendre des décisions.

maintained by ConRail or its predecessors, a procedure would emerge that would reasonably estimate the revenue and expense information which would provide a perspective of the economic viability of each of these separate operations.

The resultant information, a combination of actual, allocated and estimated amounts emerged from discussions between ConRail and Commission officials and it was agreed to be an approximate representation of the financial reality of each operation. In this sense, however, it is also recognized that the resultant operating revenue and expense figures, do not strictly adhere to accepted accounting practice and should not be construed to be components of a true profit and loss statement.

ConRail's response to the Committee's Request for Additional Information was submitted by letter dated August 13th, 1979. The response was accompanied by a request from Mr. F.J.C. Newbould, counsel for ConRail, requesting that the information contained in the response be kept confidential.

...On behalf of ConRail, I request that the information delivered to the Commission be kept confidential. If further particulars of ConRail's request that the matter be kept confidential are required, please let me know.

By letter dated January 18th, 1980, Mr. J.D. Patenaude, counsel for the Committee, responded to Mr. Newbould's request:

This has reference to your letter of August 13th, 1979 and to your request that information delivered to the Commission be kept confidential.

Commission staff have summarized certain of this information. These summaries, along with ConRail's submissions were provided to the Panel and they believe that they are relevant to their determination.

Je vous saurais gré de bien vouloir examiner les documents ci-joints et de me faire savoir, *d'ici trente (30) jours*, si ConRail souhaite que ces résumés restent confidentiels. Si votre client souhaite que ces renseignements restent confidentiels, nous vous demanderons les raisons et le groupe d'experts prendra alors une décision au sujet de votre demande.

Les résumés auxquels M. Patenaude fait allusion sont notés un peu plus loin.

Voici quelques extraits de la réponse envoyée par M. Newbould en date du 11 février 1980.

[Traduction]

...

...J'ai transmis la lettre de M. Patenaude daté du 18 janvier ainsi que les documents qui l'accompagnent à ConRail et voici les commentaires qu'elle a suscitée:

1. ConRail suggère d'ajouter quelques mots à la note explicative (précédée de deux astérisques) de la première page du résumé, à savoir "calculé suivant la méthode d'attribution par tronçon de 50 milles" et de les noter immédiatement après le terme "recettes" de la première ligne de cette note. Il suggère également de supprimer le mot "réel" de la première ligne. Si cette note n'est pas corrigée, elle risque d'induire en erreur.

2. ConRail souhaite que les résumés restent confidentiels. La Commission et ConRail comprennent bien les hypothèses de calcul et les effets de celles-ci sur les chiffres obtenus, mais certaines personnes qui ne connaissent pas précisément la comptabilité des chemins de fer pourraient mal interpréter ces chiffres et les utiliser, volontairement ou pas, d'une manière qui risque d'induire en erreur. ConRail pense en particulier à la méthode d'attribution des recettes "par tronçon de 50 milles" et les conséquences de cette méthode sur les recettes. ConRail soutient qu'il n'y a au-

I would therefore request that you review the attached and inform me *within thirty (30) days* if ConRail wishes these summaries to be kept confidential. If your client wishes the summaries to be kept confidential, we will require your reasons for same, and the Panel will rule on your submission.

The summaries, which Mr. Patenaude referred to, appear later in this decision.

By letter dated February 11th, 1980, Mr. Newbould responded to the Committee's direction. Portions of this response are reproduced below.

...

...I have forwarded Mr. Patenaude's letter of January 18th and its enclosures to ConRail and we have the following comments:

1. ConRail believes that there should be added on the first page of the summary to the footnote marked by two asterisks the words "calculated according to the '50 mile block' method of attribution" and that these words should follow the word "revenues" in the first line of that footnote. As well, the word "actual" should be deleted from the first line. Without these changes, the footnote in our submission is misleading.

2. ConRail wishes the summaries to be kept confidential. While the Commission and ConRail understand the assumptions that were made in arriving at the figures and the effect of these assumptions on the figures, that does not mean that other persons unfamiliar with railway accounting would not misconstrue the figures and attempt to use them in a manner that might, intentionally or unintentionally, be misleading. In particular, ConRail has in mind the use of the "50 mile block" method of attributing income to the various portions of the railway and the resultant ef-

cune raison de rendre ces documents publics et affirme que les renseignements qu'ils contiennent devraient rester confidentiels afin d'éviter qu'ils ne soient mal interprétés.

Je vous saurais gré de bien vouloir présenter ces demandes au groupe d'experts.

Le Comité a étudié les demandes de ConRail relatives au caractère confidentiel des documents et est arrivé aux conclusions suivantes:

1. Nous pensons avoir suffisamment donné de précisions sur l'utilisation des renseignements pour écarter toute possibilité de mauvaise interprétation. Nous pensons donc que la préoccupation de ConRail en ce qui a trait à une mauvaise interprétation possible des chiffres fournis dans les résumés n'est pas fondée.

2. En ce qui a trait au bien-fondé de l'application de la méthode d'attribution des recettes "par tronçon de 50 milles", la demande de ConRail concernant le caractère confidentiel des documents semble indiquer que la position financière de Canada Southern Railway et de St. Lawrence and Adirondack Railway est dans une grande mesure fonction de la méthode retenue pour l'affectation des recettes. Le Comité n'accepte pas cette supposition pour les raisons suivantes:

a) La méthode d'attribution des recettes "par tronçon de 50 milles" a été utilisée pour répartir les recettes entre Canada Southern Railway et ConRail ainsi qu'entre St. Lawrence and Adirondack Railway et ConRail dans le cas des mouvements entre les différentes lignes de ces compagnies. Elle n'a pas servi à déterminer les recettes des compagnies Detroit River Tunnel ou Niagara River Bridge.

b) On a utilisé cette méthode afin d'avoir une perspective des recettes propres de Canada Southern Railway et de St. Lawrence and Adirondack Railway, en tant qu'entreprises d'exploitation distinctes de ConRail.

fect on the revenues of such portions of the railway. ConRail submits that there is no compelling reason why these summaries should be made public and that in order to prevent any misconception of the information contained in them, such information should be kept confidential.

I would be obliged if you would present these submissions to the Panel.

The Committee has considered ConRail's submissions with respect to confidentiality and had reached the following conclusions:

1. We believe that we have sufficiently qualified any reference to the information provided so as to preclude the possibility of any misinterpretation. We therefore believe ConRail's concern that the summary figures might be misleading is ill-founded.

2. With respect to the propriety of employing the "50 mile block" method of attributing railway revenues, there is an implication in ConRail's request for confidentiality that the resulting financial picture for The Canada Southern Railway and The St. Lawrence and Adirondack Railway emanates largely from the method of revenue allocation. The Committee does not accept this implication for the following reasons.

a) The "50 mile block" method of revenue allocation, was employed as a method of attributing railway revenues between The Canada Southern Railway and ConRail, and The St. Lawrence and Adirondack Railway and ConRail, for interline movements between these companies. It was not employed in determining the revenues of either the Detroit River Tunnel or the Niagara River Bridge companies.

b) The method was employed as a means of obtaining a perspective on the revenue positions of The Canada Southern Railway and The St. Lawrence and Adirondack Railway, as separate operating entities, apart from ConRail.

c) La méthode d'attribution des recettes "par tronçon de 50 milles" est une méthode couramment utilisée par les compagnies de chemin de fer de l'Amérique du Nord dans le cas des mouvements de fret entre les compagnies; elle est de plus très bien acceptée. Nous pensons qu'elle peut s'appliquer dans le cas qui nous occupe.

d) Les représentants de ConRail et du Comité ont, au cours des nombreuses rencontres qu'ils ont eu à Philadelphie, discuté très en détail de la méthode d'attribution des recettes "par tronçon de 50 milles". Nous savons que ConRail connaît parfaitement la méthode et a admis que cette méthode d'attribution des recettes était préférable à celle précédemment utilisée pour déterminer les recettes de Canada Southern et de St. Lawrence and Adirondack Railway (décrite en détail en p. 11-2 et 11-3 du compte rendu de la réunion qui a eu lieu entre le personnel de la CCT et les fonctionnaires de la Consolidated Rail Corporation ... avril 1978).

e) Comme nous l'avons déjà souligné, nous savons que les chiffres donnés pour les recettes ne sont pas exacts mais nous croyons cependant que, bien qu'étant approximatifs, ils donnent une image assez fidèle des recettes de chacune de ces compagnies considérées comme des entreprises distinctes.

3. Enfin, le Comité considère que la diffusion de ces renseignements est pertinente à la décision. Nous estimons aussi que le gouvernement du Canada, les actionnaires minoritaires de Canada Southern Railway Company, les intervenants dans cette affaire et toutes les autres parties concernées ont le droit d'avoir ces renseignements. Les états des recettes et des dépenses de la plupart des autres compagnies de transport remis à la CCT ne sont pas toujours des plus exacts. Nous ne voyons pas pourquoi les données de ConRail devraient être traitées différemment.

Le Comité n'est pas persuadé que les raisons invoquées par ConRail pour garder confidentiels les documents qu'elle fournit, suite à la demande de renseignements supplémentaires présentée par le Comité, sont valables et suffisantes. Nous rejettons donc la demande de ConRail concernant le caractère confidentiel de ces documents.

c) The "50 mile block" method of revenue allocation is a commonly used method of revenue allocation between railways in North America for interline freight movements and has wide acceptance. We believe it has applicability in the matters at hand.

d) The "50 mile block" method of revenues allocation was discussed in detail between ConRail and Committee officers during their several meetings in Philadelphia. We are advised that ConRail fully understood the method and agreed that this method of revenue allocation was preferable to that which they had previously employed in determining revenues for The Canada Southern and St. Lawrence and Adirondack Railways (described fully on P. 11-2 and 11-3 of the Minutes of Meeting Between CTC Staff and Officials of Consolidated Rail Corporation ... April 1978).

e) As stated elsewhere in this decision, while we appreciate that the resulting revenues are not exact, we nevertheless believe that they represent reasonable approximations of the revenue positions of each of these companies viewed as separate entities.

3. Finally, the Committee is of the opinion that the release of this information is germane to the decision in this matter. We further believe that the Government of Canada, the minority shareholders of Canada Southern Railway Company, the intervenors in this case, and other interested parties all have a right to have this information. The revenues and expense statements of most other transportation companies reporting to the CTC are not generally matters of confidence. We see no reason why the ConRail data should be treated any differently.

The Committee is not persuaded that ConRail has shown adequate or sufficient reason why the summaries of the information provided by it, in response to the Committee's Request for Additional Information, should be kept confidential. We therefore dismiss ConRail's request for confidentiality.

Tableau III - Table III

État récapitulatif des recettes et des dépenses découlant des activités de ConRail au Canada - Summary Statement of Income and Expenses for ConRail Operations in Canada

($)

		Detroit River Tunnel	Canada Southern Railway	Niagara River Bridge	Total partiel pour la Division canadienne-Canada Division Sub-Total	St. Lawrence & Adirondack Railway	Total
		(1)	(2)	(3)	(4) = (1) + (2) + + (3)	(5)	(6) = (4) + (5)
1976	Recettes** - Income**	1,847,196	13,380,726	32,319*	15,260,241	2,017,171	17,277,412
(9 m) (9 mos.)	Dépenses*** - Expenses***	92,970	16,451,721	9,185	16,553,876	926,644	17,480,520
	Total net - Net Total	1,754,226	(3,070,995)	23,134*	(1,293,635)	1,090,527	(203,108)
1977	Recettes** - Income**	2,406,423	18,502,982	42,164*	20,951,569	2,540,613	23,492,182
	Dépenses*** - Expenses***	274,135	19,469,156	17,164	19,760,455	1,636,390	21,396,845
	Total net - Net Total	2,132,288	(966,174)	25,000*	1,191,114	904,223	2,095,337
1978	Recettes** - Income**	2,153,489	15,348,043	45,353*	17,546,885	2,419,504	19,966,389
	Dépenses*** - Expenses***	140,035	16,604,116	10,381	16,754,532	1,809,927	18,564,459
	Total net - Net Total	2,013,454	(1,256,073)	34,972*	792,353	609,577	1,401,930

* Ces chiffres ne comprennent pas une certaine partie des sommes versées à la C&O pour l'utilisation du pont de la rivière Niagara - ils sont inclus dans les dépenses de The Canada Southern Railway en tant que crédits pour dépenses découlant de l'utilisation d'une installation commune.

** Les recettes comprennent les paiements et les recettes tirees du fret, ainsi que la valeur supposee que représente pour ConRail l'utilisation des installations, ainsi que les frais supposés qu'entraine l'utilisation des installations d'Amtrak, mais ne comprend aucune recette, autres que celles tirées du fret, qu'aurait pu réaliser ces compagnies. Les recettes de Canada Southern Railway et de St. Lawrence and Adirondack Railway ont été calculées suivant la methode d'attribution par tronçon de 50 milles.

*** Les dépenses comprennent les frais d'exploitation réels et approximatifs du chemin de fer, mais ne comprennent aucun frais assumé par ConRail tel que le loyer verse pour l'utilisation des installations de The Canada Southern Railway.

Remarque: les chiffres tires des tableaux IV, V, VI et VII, figurant aux pages suivantes, ont été arrondis au dollar près.

* these figures do not include an apportionment of C&O payments for usage of the Niagara River Bridge - these are included in the expenses of The Canada Southern Railway as joint facility expense credits.

** income includes payments and freight revenues as well as hypothetical worth of ConRail for its usage of facilities and hypothetical charges attributable to Amtrak usage of facilities, but does not include any income, other than freight revenues, that may have been accrued from the subject companies. Revenues for The Canada Southern Railway and the St. Lawrence and Adirondack Railway were calculated according to the "50 mile block" method of attribution.

*** expenses includes actual and estimated railway operating expenses, but does not include other expenses to ConRail such as the rent for the use of Canada Southern Railway facilities.

Note: information derived from tables IV, V, VI and VII which follow, figures are rounded to the nearest dollar.

Tableau IV – Table IV

Évaluation des recettes et des dépenses découlant de l'exploitation du Detroit River Tunnel par ConRail – Detroit River Tunnel Operations by ConRail Income and Expense Estimates ($)

		1976 (9 mois) 1976 (9 months)			1977			1978		
		Total	Canadien – Canadian	Américain – United States	Total	Canadien – Canadian	Américain – United States	Total	Canadien – Canadian	Américain – United States
1.	Sommes versées par divers transporteurs utilisant le tunnel de la rivière Détroit (DRT) – Payments from various carriers* using Detroit River Tunnel (DRT)	2,367,548	1,059,477	1,308,071	3,188,201	1,426,720	1,761,481	3,193,721	1,429,190	1,764,531
2.	Sommes qu'aurait pu tirer ConRail** du DRT si elle avait acquitté les droits d'utilisation du DRT – Payments that would accrue to ConRail** through DRT if ConRail paid for DRT usage	1,612,219	721,468	890,751	2,043,853	914,624	1,129,229	1,455,063	651,141	803,922
3.	Sommes qu'aurait pu tirer ConRail*** si Amtrack avait acquitté les droits d'utilisation du DRT – Payments that would accrue to ConRail*** if Amtrak paid for DRT usage	148,048	66,251	81,797	145,428	65,079	80,349	163,482	73,158	90,324
4.	Total partiel (1 + 2 + 3) – Sub-Total (1 + 2 + 3)	4,127,815	1,847,196	2,280,619	5,377,482	2,406,423	2,971,059	4,812,266	2,153,489	2,658,777
5.	Entretien des routes – Road Maintenance	147,563	87,854	59,709	364,524	262,523	102,001	279,914	131,357	148,557
6.	Impôts sur le salaire – Payroll Taxes	6,568	5,116	1,452	21,473	11,612	9,861	20,418	8,678	11,740
7.	Total partiel (5 + 6) – Sub-Total (5 + 6)	154,131	92,970	61,161	385,997	274,135	111,862	300,332	140,035	160,297
8.	TOTAL NET (4–7) NET TOTAL (4–7)	3,973,684	1,754,226	2,219,458	4,991,485	2,132,288	2,859,197	4,511,934	2,013,454	2,498,480

* Mentionnées par ConRail comme les "crédits pour l'utilisation d'installations communes" de The Canada Southern Railway

** versement supposé pouvant indiquer la "valeur" que représente pour ConRail l'utilisation du tunnel

*** versement supposé puisque Amtrak n'a acquitté aucun droit pour l'utilisation du tunnel.

* reported by ConRail as Canada Southern Railway "joint facility credits"

** a hypothetical payment that could represent a "worth" to ConRail for tunnel usage

*** a hypothetical payment as Amtrak has not paid for tunnel usage

Tableau V – Table V

Évaluation des dépenses et des recettes découlant de l'exploitation de The Canada Southern Railway par ConRail – Canada Southern Railway Operations by ConRail Income and Expense Estimates ($)

		1976 (9 mois) (9 mos.)	1977	1978
1.	Recettes tirées du fret – Freight Revenue	12,599,425.83	17,345,808.75	14,105,448.51
2.	Versements dont aurait pu bénéficier ConRail si Amtrak avait rétribué les services exploités par C.S.R.* – Payments that would accrue to ConRail if Amtrak paid for operations over C.S.R.*	570,828.00	812,891.00	765,151.00
3.	Autres recettes – Accessorial Revenue	210,472.00	344,282.00	477,443.04
4.	Total partiel (1 + 2 + 3) – Sub-total (1 + 2 + 3)	13,380,725.83	18,502,981.75	15,348,042.55
5.	Dépenses découlant de l'exploitation du chemin de fer** – Railway Expenses**	16,451,721.00	19,469,156.00	16,604,116.00
6.	Total net (4-5) – Net Total (4-5)	(3,070,995.17)	(966,174.25)	(1,256,073.45)

* versement supposé, puisque Amtrak n'a acquitté aucun droit pour l'utilisation des installations de The Canada Southern Railway

* a hypothetical payment as Amtrak has not paid for usage of Canada Southern Railway facilities

** les dépenses découlant de l'exploitation du chemin de fer de The Canada Southern Railway comprennent les crédits pour dépenses découlant de l'utilisation d'installations communes imputables à l'utilisation par C&O des installations de NRB.

** railway expenses on the Canada Southern Railway include joint facility expense credits attributable to the C&O usage of the NRB facilities

Remarque: ( ) signifie que le total net est négatif

Note: ( ) denotes negative net total

Tableau VI – Table VI
Exploitation du Niagara River Bridge par ConRail – Niagara River Bridge Operations by ConRail
($)

	1976 (9 mois) – 1976 (9 months)			1977			1978		
	Total	Canadien – Canadian	Américain – United States	Total	Canadien – Canadian	Américain – United States	Total	Canadien – Canadian	Américain – United States
1. Sommes versées par divers* transporteurs utilisant le pont de la rivière Niagara (NRB) – Payments from various* carriers using Niagara River Bridge (NRB)	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
2. Sommes qu'aurait pu tirer** ConRail si elle avait acquitté les droits d'utilisation du NRB – Payments that would accrue** to ConRail through NRB if ConRail paid NRB usage	64,638	32,319	32,319	84,329	42,164	42,165	77,483	38,741	38,742
3. Sommes qu'aurait pu tirer*** ConRail si Amtrak avait acquitté les droits d'utilisation du NRB – Payments that would accrue*** to ConRail if Amtrak paid for NRB usage	0	0	0	0	0	0	13,223	6,612	6,611
4. Total partiel (1 + 2 + 3)**** – Sub-Total (1 + 2 + 3)****	64,638	32,319	32,319	84,329	42,164	42,165	90,706	45,353	45,353
5. Entretien des routes et impôts sur la salaire – Road Maintenance & Payroll Taxes	18,369	9,185	9,184	34,330	17,164	17,166	24,453	10,381	14,072
6. TOTAL NET (4–5) – NET TOTAL (4–5)	46,269	23,134	23,135	49,999	25,000	24,999	66,253	34,972	31,281

* les sommes versées à ConRail en raison de l'utilisation commune par C&O des installations de St-Thomas - frontière Niagara ("tronçon commun") sont inscrites dans les comptes de The Canada Southern Railway en tant que crédits pour dépenses découlant de l'utilisation d'installations communes. Aucune méthode significative de répartition d'une partie des dépenses découlant de l'utilisation du pont n'a été mise au point.

** versement supposé pouvant indiquer la "valeur" que représente l'utilisation du pont pour ConRail.

*** versement supposé puisque Amtrak n'a acquitté aucun droit pour l'utilisation du pont.

**** comme la partie des versements découlant de l'utilisation commune par C&O du St. Thomas - frontière Niagara ne pouvait être significativement attribuée au NRB, ce total partiel est inférieur à la valeur des recettes réelles du NRB.

Remarque: C'est le personnel de la C.C.T. qui a déterminé la répartition des recettes entre le Canada et les États-Unis en divisant sur la base du 50-50 le montant total mentionné par ConRail et en arrondissant au dollar près.

* payments to ConRail by C & O joint use of St. Thomas-Niagara Frontier ("Joint Section") facilities are included in the Canada Southern Railway accounts as joint facility expense credits. No meaningful methods of allocating a portion of these payments for bridge usage was determined.

** a hypothetical payment that could represent a "worth" to ConRail for bridge usage.

*** a hypothetical payment as Amtrak has not paid for bridge usage.

**** as the portion of payments from C & O joint use of the St. Thomas-Niagara Frontier could not be meaningfully allocated to the NRB this sub-total is less than the true revenue worth of the NRB.

Note: identification of Canadian and United States allocation of revenue was determined by CTC staff based on a 50-50 split of the total amount reported by ConRail, rounded to the nearest dollar.

Tableau VII - Table VII

Évaluation des recettes et des dépenses découlant de l'exploitation de The St. Lawrence & Adirondack Railway par ConRail -

St. Lawrence & Adirondack Railway Operations by ConRail Income and Expense Estimates ($)

		1976 (9 mois) (9 mos.)	1977	1978
1.	Recettes tirées du fret - Freight Revenue	1,785,710.84	2,257,681.64	2,296,642.57
2.	Autres recettes - Accessorial Revenue	231,460.00	282,931.00	122,861.00
3.	Total partiel (1 + 2) - Sub-Total (1 + 2)	2,017,170.84	2,540,612.64	2,419,503.57
4.	Dépenses découlant de l'exploitation du chemin de fer - Railway Expenses	926,644.00	1,636,390.00	1,809,927.00
5.	Total net (3-4) - Net Total (3–4)	1,090,526.84	904,222.64	609,576.57

11. Viabilité économique des activités canadiennes de Conrail

La viabilité économique est l'un des principaux facteurs à considérer lorsque l'on envisage la poursuite de l'exploitation de toute entreprise commerciale, et notamment les compagnies de chemin de fer. Dans le cas présent, il a été demandé à la Commission d'approuver l'acquisition par ConRail de deux compagnies de chemin de fer, à savoir The Canada Southern Railway et The St. Lawrence & Adirondack Railway qui ont toutes deux enregistré des pertes depuis quelques années, ainsi que d'une compagnie exploitant un pont, Niagara River Bridge et d'une compagnie exploitant un tunnel, Detroit River Tunnel, qui n'ont toutes deux enregistré aucune recette ou dépense importante. Le Comité se rend compte du rôle important joué par ces compagnies dans les échanges entre le Canada et les États-Unis, mais n'a cependant reçu aucune garantie en ce qui concerne leur viabilité économique et donc la poursuite de leur exploitation. Pour avoir une idée de l'importance de ces pertes et une explication de la médiocrité des résultats financiers de ces compagnies, le Comité a étudié en profondeur les rapports annuels de chacune

11. Economic Viability of ConRail's Canadian Operations

Economic viability is a fundamental consideration to the continued operation of any commercial enterprise, including railways. In the case at hand, the Commission was being requested to sanction the acquisition by ConRail of two operations, namely The Canada Southern Railway and The St. Lawrence and Adirondack Railway that had shown financial losses over a number of years, and a bridge company, the Niagara River Bridge, and tunnel company, the Detroit River Tunnel, for which neither meaningful revenues nor expenses had been reported. The Committee recognized the importance of these companies with respect to facilitating Canada-U.S. trade, but had no assurance of their continued operation on the basis of economic viability. To understand the losses and the reasons behind the poor financial performance reported, the annual reports of each of these Companies were thoroughly reviewed, and the problems, already mentioned, were discovered. In search of the actual financial status of these companies, ConRail officials, and Commission staff, met in Philadelphia to work on the matter and arrive at

de ces compagnies et, ainsi que nous l'avons mentionné, a découvert certains problèmes. Voulant déterminer la véritable situation financière des compagnies concernées, les responsables de ConRail et des membres de la Commission se sont réunis à Philadelphie pour étudier la question et évaluer, à leur satisfaction mutuelle, les résultats financiers exacts de l'exploitation de chacune des propriétés considérées. Nous avons déjà traité des états financiers révisés dans le cadre de cette décision. Au risque de nous répéter, mentionnons qu'il n'existe aucun état des "Pertes et profits"; qu'ils ne sont pas valides sur le plan comptable, ni sur le plan de la vérification. Les représentants de ConRail et de la Commission se sont entendus pour affirmer que les chiffres présentés constituaient la meilleure estimation des véritables résultats de l'exploitation financière de chacune des compagnies faisant l'objet du projet d'acquisition. Ces données montrent cependant que trois des quatre compagnies sont probablement rentables et qu'elles l'ont été pendant un certain temps. C'est pour cette raison que le Comité s'estime satisfait du fait que ces compagnies poursuivront vraisemblablement leurs activités.

a mutually agreeable estimate of the actual financial performance of each of the properties under consideration. The revised financial statements appear earlier in this decision. To reiterate that which was mentioned earlier, these are not "Profit and Loss" Statements; they are not valid from a financial accounting or auditing standpoint. Both ConRail and the Commission representatives agreed that they are no more than the best possible approximation of the actual financial performance of each of the companies to be acquired. This information does, however, indicate that three of the four Canadian operations are probably profitable and have been for some time. For this reason, the Commission is satisfied that they likely will continue in operation.

La quatrième compagnie est The Canada Southern Railway, la seule qui poursuit ses activités à perte. En fait, la Commission est d'avis que si la compagnie n'avait pas eu à souffrir des pertes de revenus que lui procurait l'exploitation des "trains traversant le territoire canadien", elle aurait elle aussi pu s'avérer rentable. Par ailleurs, le Comité estime que lorsque ConRail commencera à tenir des comptes plus complets et plus détaillés sur The Canada Southern Railway et à tenir compte de postes de dépenses importants, tels que les frais d'entretien des voies ferrées, des locomotives et des wagons de marchandises, les résultats actuels d'exploitation risqueront fort de se rapprocher du seuil de rentabilité. D'autre part, si ConRail s'efforce de répondre aux besoins de ses clients situés en bordure des lignes de The Canada Southern Railway, il est possible que cela puisse aussi contribuer à faire de la compagnie une entreprise plus viable.

The fourth company, and the only one which continues to operate at a loss, is The Canada Southern Railway. As a matter of fact, the Commission is of the opinion that, had the Company not suffered the loss of "overhead train" revenues, it too might be a profitable operation. From another standpoint, the Committee suspects that when ConRail begins to maintain more thorough and detailed accounts on The Canada Southern Railway, for such large expense items as track, locomotive and freight car maintenance expenses, the results of the present operation may turn out to be closer to break even. Indeed, from yet another standpoint, if ConRail undertook to serve its customers on The Canada Southern Railway in accordance with their transportation requirements, this too might assist the Company to move towards a more viable operation.

12. Résumé des conclusions

Après avoir considéré toutes les questions d'intérêt public et d'autres éléments, le Comité est arrivé à certaines conclusions relativement à la requête.

12. Summary of Findings

Following a consideration of all public interest issues and other factors, the Committee has reached certain conclusions with respect to the application.

12.1 Le requérant, Consolidated Rail Corporation, a été créé par le Congrès des États-Unis d'Amérique conformément aux dispositions du *Regional Rail Reorganization Act*. Cette compagnie est financée par les contribuables américains et mène ses activités dans l'intérêt du public américain. Nous ne contestons pas le fait que cela soit juste et approprié. Le Comité accepte et admet cet état de fait mais il reconnaît également que ConRail pourra parfois rencontrer des difficultés pour oeuvrer dans l'intérêt du public américain et sur les directives du Congrès qui la finance, tout en servant en même temps l'intérêt public canadien.

Lors de son témoignage, M. Rehl a fourni l'illustration la plus saisissante de ce conflit en abordant la question du nombre de wagons de marchandises fournis aux expéditeurs de grains se trouvant en bordure des lignes de The Canada Southern Railway. En bref, M. Rehl a déclaré que ConRail éprouvait de grandes difficultés à fournir des wagons de marchandises aux expéditeurs canadiens de grains, car elle ne disposait pas de suffisamment de wagons pour répondre à la demande américaine. Les activités de ConRail sont étroitement contrôlées par l'Interstate Commerce Commission lorsque l'offre de wagons de marchandises est insuffisante aux États-Unis. Cela signifie donc que ConRail n'est pas en mesure de répondre aux besoins d'un secteur d'activité dont l'importance est vitale à l'économie de la région desservie par The Canada Southern Railway. Il est évidemment dans l'intérêt du public canadien que ces expéditeurs bénéficient d'un service adéquat et cela est en fait imposé par la loi. Les communications présentées par les expéditeurs de The Canada Southern Railway avant, pendant et après les audiences prouvent qu'il ne s'agit pas d'un cas isolé où la demande de wagons de marchandises n'aurait pas été satisfaite.

La modification du parcours des trains traversant le territoire canadien qui, des lignes de The Canada Southern Railway ont été aiguillés sur les lignes de ConRail aux États-Unis, au sud du lac Érié, est un autre exemple de ce conflit d'intérêt. ConRail soutient que cette modification de parcours est liée à des considérations telles que la capacité, l'efficacité et l'économie de ses lignes américaines. Le Comité n'est pourtant pas convaincu que cette explication est complète et satisfaisante. Il semble cependant que l'on ait quelque peu négligé l'utilisation efficace,

12.1 The Applicant, the Consolidated Rail Corporation, is the creation of the Congress of the United States of America, pursuant to the *Regional Rail Reorganization Act*. The Corporation is funded by U.S. tax dollars and operates in the U.S. public interest. That this is right and proper is not in dispute. The Committee accepts and acknowledges this fact, but it also recognizes that circumstances may arise from time to time when ConRail will find it difficult to operate in the U.S. public interest and in response to Congress which funds it and at the same time to serve the Canadian public interest.

The most vivid illustration of this conflict appears in the evidence of Mr. Rehl concerning car supply to grain shippers on The Canada Southern Railway. In essence, what Mr. Rehl stated was that ConRail had extreme difficulty in supplying cars to Canadian grain shippers, because they were in short supply in the U.S.A. ConRail is closely monitored by the Interstate Commerce Commission in the periods of car shortages in the U.S.A. This meant that ConRail could not service an industry which is most important to the economy of the area served by The Canada Southern Railway. Clearly, it is in the Canadian public interest, and indeed a statutory requirement, that these shippers be adequately served. That this was not a single isolated instance of a one-time shortage in car supply, is evidenced by submissions from shippers on The Canada Southern Railway before, during and following the hearings.

A second illustration of this conflict is the diversion of overhead trains from Canada Southern Railway lines to ConRail lines in the U.S.A., south of Lake Erie. ConRail maintained that this diversion related to capacity, efficiency and economy considerations on its U.S. lines. The Committee is not entirely convinced that this is a complete and satisfactory explanation. Little consideration appears to have been given to efficiency, economy and capacity utilization on The Canada Southern Railway, to say nothing of the associated loss of jobs in Canada, resulting from

économique et à pleine capacité des lignes de The Canada Southern Railway, sans compter les répercussions de ces modifications de parcours sur le niveau de l'emploi au Canada. En outre, la modification de parcours s'est traduit par une diminution des recettes de The Canada Southern Railway Company. Il y a aussi le fait que ce changement de parcours est peut-être davantage relié au fait qu'un grand nombre d'employés canadiens de ConRail ne jouissent pas de la même sécurité d'emploi que leurs collègues américains.

Le Comité tient à faire remarquer au requérant que s'il comprend sa position en matière de financement et de responsabilité aux États-Unis, il ne peut en même temps s'empêcher de souligner qu'en tant que compagnie ferroviaire menant des activités au Canada, elle relève de la juridiction de la Commission et est soumise aux mêmes obligations que les autres compagnies de chemin de fer oeuvrant au Canada. ConRail est donc tenue d'exploiter ces propriétés conformément aux dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi nationale sur les transports* et ce, dans l'intérêt du public canadien. Le Comité ne peut montrer aucune indulgence à l'égard des problèmes du requérant sous les autres juridictions, car cela peut l'empêcher d'assumer ses responsabilités au Canada.

12.2 L'examen des résultats d'exploitation de la division canadienne de ConRail, et plus particulièrement de The Canada Southern Railway, montre qu'il y a eu détérioration et aggravation continuelle des résultats sous la gérance de Penn Central et que cette dégradation a empiré depuis que ConRail a pris le contrôle des compagnies. En fait, il semble même que le chemin de fer montre tous les signes d'une négligence persistante. The Canada Southern Railway a ainsi connu une réduction continuelle du volume du trafic, une diminution du service fourni aux expéditeurs se trouvant en bordure de la ligne, une réduction parallèle des effectifs et un ralentissement de l'ensemble des activités associées à l'exploitation du chemin de fer. Il semble que cela n'est pas dû au hasard, mais a été au contraire planifié. Le Comité est donc préoccupé, car si cette évolution se confirme, il est inévitable que ConRail présente une requête visant à abandonner le tronçon central de The Canada Southern Railway. Toutefois, cela risque de n'être simplement qu'une question de temps, compte tenu des résultats financiers de la compagnie. Ainsi que nous l'avons mentionné, the diversion of the trains. Additionally, diversion of these trains has resulted in an erosion of the revenue position of The Canada Southern Railway Company. There remains, as well, the possibility that the diversion related more to the absence of job protection for a large number of ConRail's Canadian employees who do not enjoy job protection similar to their U.S. counterparts.

The Committee wishes to point out to the Applicant that while it understands its position vis-à-vis its funding and mandate in the U.S.A., as a railway company operating in Canada, it falls under the jurisdiction of the Commission and has the same obligations as other railway companies in Canada. ConRail must operate these properties in compliance with the *Railway Act* and the *National Transportation Act*, in the Canadian public interest. The Committee can make no allowance for the Applicant's problems in other jurisdictions, which may result from meeting its obligations in Canada.

12.2 A review of the performance of the Canada Division of ConRail, specifically The Canada Southern Railway, indicates a continuous deterioration and debasement of performance, which commenced with the Penn Central and appears to have gained momentum since ConRail took control. Indeed, the railway appears to show signs of benign neglect. The Canada Southern Railway has experienced a continual diminution of traffic, a decline of service to shippers on the line, a coincident reduction in employees and an overall decline in railway related activity. Much of this has been by design, rather than by chance. The Committee is concerned that should these trends continue, an application by ConRail to abandon the central portion of The Canada Southern Railway would appear to be inevitable. The Committee is aware of ConRail's position in that it presently contemplates no such plans for abandonment. However, the economic performance of the Company may make such a consideration merely a matter of time. As stated, the Commission has already received a request from ConRail for permission to operate on only one of the two Canada Southern

ConRail a déjà déposé une requête auprès de la Commission dans le but de se voir autoriser à n'exploiter qu'une seule des deux voies de la ligne principale de The Canada Southern. Ce sont donc les emplois du personnel canadien de The Canada Southern Railway, ainsi que les services de transport fournis aux expéditeurs locaux qui sont menacés en raison des politiques suivies par le requérant dans l'intention de réduire le volume des activités de ce chemin de fer.

12.3 Le Comité se rend parfaitement compte des problèmes importants auxquels ConRail a dû faire face depuis le 1er avril 1976 et qu'elle continue en fait de rencontrer en vue de mettre sur pied un réseau de transport viable à partir d'un groupe de compagnies de chemin de fer en faillite du nord-est des États-Unis. Compte tenu de ces problèmes, il n'est pas trop surprenant que ConRail n'ait pas pu consacrer beaucoup de temps aux quatre compagnies canadiennes. Nous espérons cependant que nos efforts visant à démontrer qu'au moins trois des quatre compagnies sont économiquement viables inciteront ConRail à accorder une plus grande attention à ce problème, à desservir les expéditeurs, à se conformer aux dispositions des lois canadiennes et à créer, plutôt qu'à réduire, le nombre d'emplois au Canada.

12.4 ConRail devra encore nous fournir beaucoup de preuves pour nous persuader que le projet d'acquisition n'est pas contraire à l'intérêt public. Le fait que la requête présentée en vertu de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports* n'a pas été rejetée, sauf par M. Joseph Pope, et le fait que ConRail affirme avoir une situation financière bien meilleure que celle des syndics de ces prédécesseurs en faillite ne suffisent pas pour accéder à la requête de ConRail.

12.5 À l'exception peut-être des Chemins de fer Nationaux du Canada et du Chesapeake and Ohio Railway, le Comité est d'avis qu'aucun des intervenants ne dispose des installations, des moyens financiers, de l'expérience ou de l'intérêt nécessaires pour exploiter les quatre compagnies à l'étude. En fait, aucun intervenant n'a manifesté le moindre intérêt à cet égard. The Canada Southern Railway Company ne dispose pas de ressources pour exploiter le chemin de fer et n'a d'ailleurs manifesté aucune intention de le faire. L'avocat des syndics de Michigan Central et de Penn Central nous a déclaré que ses clients

mainline tracks. The jobs of Canadian employees of The Canada Southern Railway and the transportation service to local shippers are at peril as a result of the Applicant's policies, which have had the effect of "running down" this railway.

12.3 The Committee is fully aware of the enormous problems ConRail has faced since April 1st, 1976, and continues to face, in its attempts to establish a viable transportation network from a collection of bankrupt railways in the northeastern United States. In view of these problems, it is not too surprising that ConRail has had little time to concern itself specifically with the four Canadian operations. We expect that our efforts to demonstrate that at least three of these operations are economically viable, will cause ConRail to devote more attention to them, serving their shippers, meeting Canadian statutory requirements and assisting, rather than impairing, job opportunities in Canada.

12.4 ConRail still has a considerable distance to go to persuade us that the proposed acquisition would not be prejudicial to the public interest. The fact that the application under Section 27 of the *National Transportation Act* was unopposed, save by Mr. Joseph Pope, and the further fact that ConRail, from a financial standpoint, claims to be superior to the Trustees of its bankrupt predecessors, are not alone regarded by us as sufficient reason to decide the case in its favour.

12.5 With the possible exceptions of Canadian National Railways and the Chesapeake and Ohio Railway, the Committee is of the opinion that none of the intervenors have either the facilities, financial capability, experience or interest to operate the four companies under consideration. Indeed, no intervenor has indicated the slightest interest in doing so. The Canada Southern Railway Company does not have the resources to operate, nor has it indicated an interest in operating the railway. Counsel for the Trustees of Michigan Central and Penn Central told us that his clients are no longer in the rail-

n'oeuvraient plus dans le domaine ferroviaire et n'avaient aucune intention de pénétrer à nouveau sur ce marché. Aucun intervenant n'a donc manifesté d'intérêt pour exploiter efficacement les quatre compagnies ni montré qu'il en était capable. Compte tenu des preuves fournies au Comité, ConRail demeure la seule partie en présence possédant les antécédents, l'expérience, les moyens financiers et la détermination nécessaire pour exploiter ces quatres compagnies.

12.6 Le Comité est conscient de l'importance que revêt la poursuite de l'exploitation des quatres compagnies, du rôle essentiel qu'elles jouent dans le cadre des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis et du transport des passagers et des marchandises entre ces deux pays.

Detroit River Tunnel Company assure le transport par voie ferrée des marchandises entre le Canada et les États- Unis grâce au port d'entrée sous la rivière Détroit reliant Windsor à Détroit. Le tunnel est utilisé par d'autres compagnies de chemin de fer que ConRail, notamment la Chesapeake and Ohio, la Detroit Toledo and Ironton, le Canadien Pacifique et la Grand Trunk Western.

The Niagara River Bridge Company permet d'accéder à Buffalo, dans l'état de New York, par voie ferrée en empruntant le pont international reliant Niagara Falls (Ontario) à Niagara Falls (New York), raccordé aux lignes de ConRail et de la Chesapeake and Ohio Railway.

The St. Lawrence and Adirondack Railway permet de se rendre par voie ferrée de Montréal et du sud-ouest du Québec aux chemins de fer et marchés du nord-est et centre-ouest des États-Unis et au-delà grâce au réseau ferroviaire de ConRail.

The Canada Southern Railway permet de communiquer par voie ferrée avec le sud-ouest de l'Ontario, entre Windsor et Fort Erie/Niagara Falls. Le chemin de fer est raccordé au tunnel de la rivière Détroit et au pont de la rivière Niagara. La Chesapeake and Ohio Railway dispose de droits de passage sur certains tronçon du réseau de The Canada Southern.

Le Comité est d'avis que l'interruption de l'exploitation de l'une ou l'autre de ces compagnies serait gravement préjudiciable à l'in-

way business, and do not entertain thoughts of re-entering the business. No other intervenors expressed an interest in, or demonstrated a capability of efficiently running the four companies. On the evidence before the Committee, ConRail is left as the only party to the case with the necessary background, expertise, financial capability and willingness to operate the four companies.

12.6 The Committee recognizes the importance of the continuity of the four operations, their importance in Canada - U.S. trade and their role in facilitating transportation between the two countries.

The Detroit River Tunnel Company provides railway access for international trade between Canada and the U.S.A., through the Windsor-Detroit gateway under the Detroit River. The tunnel is used by railroads other than ConRail, including the Chesapeake and Ohio, the Detroit Toledo and Ironton, Canadian Pacific, and the Grand Trunk Western.

The Niagara River Bridge Company provides railway access to Buffalo, N.Y., across an international bridge between Niagara Falls, Ontario and Niagara Falls, New York, to both ConRail and the Chesapeake and Ohio Railway.

The St. Lawrence and Adirondack Railway provides railway access from Montreal and the southwestern Quebec region, through the ConRail System, to railways and markets in northeastern and mid-western U.S.A., and beyond.

The Canada Southern Railway provides railway service to Southwestern Ontario, between Windsor and Fort Erie/Niagara Falls. The railway physically connects the Detroit River Tunnel and the Niagara River Bridge. The Chesapeake and Ohio Railway enjoys running rights over portions of the trackage of the Canada Southern.

In the opinion of the Committee, it would be gravely prejudicial to the public interest of Canada for any of these companies to cease oper-

térêt public canadien. C'est en fait la façon dont ConRail les exploite qui nous a fait hésités et nous a poussés à ne pas prendre pour le moment de décision définitive relativement à la requête présentée par ConRail. Nous avons en fait préféré étendre la portée de l'enquête que le Comité est tenu de mener en vertu de l'article 27(4) (a) de la *Loi nationale sur les transports*. Nous avons également décidé que ConRail poursuivrait l'exploitation de ces compagnies pendant toute la durée de l'enquête, conformément aux dispositions des articles 262 et 265 de la *Loi sur les chemins de fer* et de l'*ordonnance R-22589*, sous la surveillance du Comité et en fonction d'un plan que ConRail sera obligée de présenter et dont l'objectif sera de surmonter les obstacles et de résoudre les problèmes que nous avons identifiés en particulier ceux rencontrés par The Canada Southern Railway. Si ConRail répond aux exigences du Comité et respecte les lois et règlements canadiens, elle peut s'attendre à ce que le Comité étudie sa requête avec bienveillance lorsque viendra le moment de prendre une décision définitive à cet égard.

13. La décision

ConRail doit déposer auprès du Comité un plan décrivant par écrit la façon dont elle entend remédier aux lacunes que nous avons identifiées et qui découlent de son exploitation et de sa comptabilisation des activités de la Detroit River Tunnel Company, The Canada Southern Railway Company, la Niagara River Bridge Company et The St. Lawrence and Adirondack Railway Company, et préciser la date à laquelle elle prévoit l'exécution satisfaisante de ce plan et ce, dans les 90 jours suivant la date d'émission de cette Décision. Le Comité étudiera ce plan, en discutera avec les représentants de ConRail s'il y a lieu et, s'il le trouve satisfaisant, l'approuvera et le rendra public. Ces lacunes et le plan de ConRail visant à y remédier seront ensuite étroitement contrôlés par le Comité qui accordera une attention particulière, mais non exclusive:

1) aux obligations de ConRail en tant que transporteur public, conformément aux dispositions des articles 262 et 265 de la *Loi sur les chemins de fer*, visant à assurer un service de transport adéquat et approprié pour répondre aux besoins des expéditeurs de The Canada Southern Railway et de ses autres compagnies de chemin de fer et pour les-

ating. It is the manner of their operation by ConRail that has given us pause, and has decided us not to make a final determination on its application at this time. Instead, we have decided that the investigation required of the Committee by Section 27(4)(a) of the *National Transportation Act* must be extended. We have also decided that during the extended period of investigation, ConRail must continue to operate pursuant to Sections 262 and 265 of the *Railway Act* and to *Order R-22589* under Committee surveillance, in accordance with a plan it will be required to submit, whose object will be to overcome and solve the obstacles and problems we have identified, particularly those which affect The Canada Southern Railway. If ConRail meets the requirements of the Committee, and complies with Canadian laws and regulations, it can expect sympathetic consideration from the Committee when the time comes to make the final decision on its application.

13. The Decision

Within 90 days from the date this Decision is issued, ConRail will file with the Committee a plan, in writing, describing the ways in which it will deal with the deficiencies in the operation and accounting procedures of the Detroit River Tunnel Company, The Canada Southern Railway Company, the Niagara River Bridge Company and The St. Lawrence and Adirondack Railway Company, which we have identified, and indicating the time within which it believes the plan can reasonably be carried out. The Committee will consider the plan, discuss it with representatives of ConRail, if necessary, and, if satisfied, approve the plan and make it public. Those deficiencies, and the ConRail plan to overcome them will be monitored by the Committee specifically, but not exclusively, with particular regard to:

1) its common carrier obligations under Sections 262 and 265 of the *Railway Act* to provide adequate and suitable service to accommodate the transportation requirements of shippers on The Canada Southern Railway and its other Canadian railway properties, to which end *Order R-22589*, as amended by *Order R-22616*, will continue in force;

quelles l'*ordonnance R-22589*, telle que modifiée par l'*ordonnance R-22616*, sera toujours en vigueur;

2) aux efforts déployés par ConRail en vue de stimuler et de favoriser, plutôt que de réduire, la croissance du volume du trafic sur les lignes de The Canada Southern Railway et leur utilisation à pleine capacité;

3) aux efforts déployés par ConRail en vue d'accroître les possibilités d'emploi sur les lignes de The Canada Southern Railway grâce à l'exploitation d'un chemin de fer efficace et économique;

4) au respect dès lors de l'article 9(3) de la *Loi sur les chemins de fer*, demandant le dépôt de droits de passage par wagon (crédits pour l'utilisation d'installations communes) imputables à chaque transporteur, pour l'utilisation des installations de Detroit River Tunnel Company et de Niagara River Bridge Company;

5) à la présentation de rapports financiers appropriés sur chacune des compagnies devant la Commission canadienne des transports, conformément aux principes reconnus et aux méthodes et procédures adoptées lors de la préparation de l'état financier révisé dans ce cas et

6) au respect de ses responsabilités courantes à l'égard des actionnaires de ses propriétés canadiennes et ce, de la manière convenant à une compagnie responsable.

À cette fin, les responsables du Comité seront disposés à s'entretenir avec les représentants de ConRail aussi fréquemment que nécessaire pour apporter leur aide et s'assurer que ConRail respecte les exigences du Comité.

Le Comité souhaite également que ConRail inclut dans son plan des mesures en vertu desquelles elle:

1) désignera une partie représentative dûment mandatée pour conclure un accord définitif satisfaisant relativement aux questions soulevées par l'Administration de la voie maritime du St-Laurent; et

2) its attempts to stimulate and promote, rather than diminish, traffic growth and capacity utilization on the lines of The Canada Southern Railway Company;

3) its efforts to stimulate employment opportunities for employees on The Canada Southern Railway through operation of an efficient and economic railway;

4) its compliance, henceforth, with Section 9(3) of the *Railway Act*, calling for the filing of per car tolls (joint facility credits) charged each separate carrier, for use of the Detroit River Tunnel Company and the Niagara River Bridge Company;

5) its maintenance of proper financial reporting, for each separate Company, to the Canadian Transport Commission, on an approved basis, and in accordance with the methods and procedures adopted for the preparation of the revised financial statement in this case; and

6) its maintenance of normal corporate accountability to the shareholders of its Canadian properties, in a manner befitting a responsible corporate citizen.

To this end, Committee officials will be prepared to meet with ConRail, as frequently as necessary, to assist and be kept informed on ConRail's compliance with the Committee's requirements.

The Committee also expects that ConRail will include in its plan measures under which it will:

1) designate a duly authorized representative party to conclude a satisfactory final agreement with respect to the issue raised by The St. Lawrence Seaway Authority; and

2) rencontrera les représentants du gouvernement du Québec et concluera dans la mesure du possible une entente au sujet de la proposition du gouvernement du Québec voulant créer un service ferroviaire de banlieue sur les lignes de The St. Lawrence and Adirondack Railway.

La Commission est tenue devant la loi de protéger l'intérêt public canadien. Les enquêtes effectuées par la Commission ont permis de découvrir des actes ou des omissions préjudiciables à cet intérêt. Nous sommes conscients des difficultés rencontrées par ConRail au cours de ses premières années d'exploitation. Nous sommes également sensibles au fait que ConRail n'a peut-être pas eu le temps de se consacrer à ses quatre compagnies canadiennes. C'est pour cette raison que nous espérons que cette décision permettra de faire ressortir certains problèmes et certaines causes très importantes. La poursuite de l'exploitation de ces quatre compagnies, ainsi que les emplois du personnel canadien posent de graves soucis à la Commission. Ayant fait part de nos préoccupations à ConRail, ainsi que des problèmes qui les justifient, nous sommes certains que ConRail agira promptement et efficacement pour trouver une solution. Nous sommes également sûrs que ConRail poursuivra l'exploitation de ces compagnies dans l'intérêt du public canadien, conformément aux exigences de la loi et des règlements canadiens, sans contrevenir aux devoirs et obligations qui lui sont imposés en vertu des lois et de l'intérêt public des États-Unis.

2) meet, and as far as possible, conclude an agreement between ConRail and the Government of the Province of Quebec concerning the proposal of the Province to institute commuter rail service on The St. Lawrence and Adirondack Railway.

The Commission has a statutory obligation to safeguard the Canadian public interest. Investigations by the Commission have uncovered acts or omissions which are not compatible with that interest. We are aware of the difficulties being experienced by ConRail in its early formative years. We appreciate that ConRail may not have had the time to concern itself with these properties in Canada. It is therefore hoped that this Decision has highlighted certain problem areas and certain reasons worthy of greater concern. The Commission is concerned about the continued operation of these four properties and the jobs of their Canadian employees. We are confident that now that our concerns, and the deficiencies which caused them, have been drawn to the attention of ConRail, it will act promptly and effectively to provide the remedy. We are equally confident that ConRail can operate these properties in the Canadian public interest, in compliance with Canadian statutory and regulatory requirements, without impairing or diminishing its duties and obligations under the laws and the public interest of the United States.

Relative à la requête présentée par les Chemins de fer Nationaux du Canada en autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Témiscouata, entre un point situé près de Rivière-du-Loup (Québec), point milliaire 3.80, et un autre près d'Edmundston (Nouveau-Brunswick), point milliaire 77.00, soit une distance totale de 73.20 milles

Répertorié: Re Subdivision Témiscouata

Comité des transports par chemin de fer: Yves Dubé (président), R. Azzie et J.G. Drainville.

Ordonnance n°: R-30741
Date de l'ordonnance et de la décision: le 18 avril 1980
Dossier n°: 39310.217

Transport par chemin de fer - Requête en autorisation d'abandon - Exploitation partielle de la ligne - Carence d'entretien et insuffisance de services disponibles - Obligations auxquelles la compagnie ferroviaire doit se soumettre avant que le Comité des transports par chemin de fer ne décide si le service est non rentable

La requérante, les Chemins de fer Nationaux du Canada (CN), a déposé une requête auprès du Comité des transports par chemin de fer, en autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Témiscouata entre Rivière-du-Loup (Québec), et Edmundston (Nouveau-Brunswick). Un tronçon de la ligne a été fermé en 1976 et le CN n'offre plus depuis cette date qu'un service de trains de marchandises entre Cabano et Edmundston. Le CN a fait valoir qu'il avait été requis de consacrer des sommes considérables en plus des coûts normaux d'entretien afin d'empêcher que l'exploitation de ce tronçon ne soit interrompue. Le CN a également émis l'opinion que les centres situés à l'intérieur de la subdivision disposaient de services de transport routier suffisants et que ces services pouvaient être utilisés en combinaison avec le système ferroviaire des subdivisions voisines.

Les intervenants se sont opposés à l'abandon et ont demandé qu'un service complet soit de nouveau assuré ou que l'on procède à un entretien régulier et que l'on permette une capacité de charge plus grande sur le tronçon dont l'exploitation n'avait pas été interrompue. Les usagers locaux pourraient en conséquence profiter des

In the matter of an application presented by Canadian National Railways for authorization to abandon the operation of the Temiscouata subdivision, between a point located near Rivière-du-Loup, Quebec, mileage 3.80, and another point near Edmundston, New Brunswick, mileage 77.00, being a total distance of 73.20 miles

Indexed as: Re Temiscouata Subdivision

Railway Transport Committee: Yves Dubé (Chairman), R. Azzie and J.G. Drainville.

Order No.: R-30741
Date of Order and Decision: April 18, 1980

File No.: 39310.217

Railway transport - Application for abandonment - Line operated in part - Absence of maintenance and proper level of service offering - Obligations railway must fulfill before Railway Transport Committee may proceed to determine whether service is uneconomic.

The Applicant, Canadian National Railways (CN), applied to the Railway Transport Committee for authority to abandon the operation of the Temiscouata Subdivision between Rivière-du-Loup, Quebec, and Edmundston, New Brunswick. A segment of the line was closed in 1976 and CN had since then only offered freight train service between Cabano and Edmundston. CN submitted that considerable investments over and above regular maintenance costs had been required in order to keep the remaining segment in operation. CN was also of the view that adequate highway transport service was available to centers within the Subdivision whose service could be used in combination with railway lines of adjacent subdivisions.

Interveners objected to the abandonment and requested re-establishment of total service or regular maintenance and larger load capacity on the segment which remained in operation. As a consequence, local shippers would benefit from rates available to shippers in the Maritime Provinces. Furthermore, the economic activity and develop-

taux offerts aux expéditeurs des provinces maritimes. En outre, l'activité et le développement économiques de la région de même que le prix croissant du pétrole requis par le transport routier constituaient des motifs suffisants de ne pas interrompre, partiellement ou totalement, l'exploitation de cette ligne.

Décision: *Le CN n'avait pas pris les mesures requises pour rendre la ligne rentable. Le CN avait laissé la voie se détériorer et n'avait offert un service que sur moins de la moitié de ladite ligne. Le CN ne pouvait s'attendre à attirer plus de trafic sans améliorer les installations qu'il met à la disposition des expéditeurs. En l'instance, la preuve démontrait que le CN n'offrait pas de taux plus bas pour des chargements plus considérables par wagon. Le Comité a également formulé l'opinion que l'industrie locale ne pouvait pas jouir d'une position concurrentielle sur les marchés avec un service ferroviaire tel que celui qui était présentement offert et, en raison du manque de concurrence, l'industrie locale pourrait plus difficilement expédier des chargements plus considérables, lesquels lui permettraient de bénéficier de taux réduits. La requête a été conséquemment rejetée et le Comité a ordonné au CN de remettre au service la partie de la ligne apte à supporter le service ferroviaire et, en outre, de procéder à la réfection de l'autre tronçon de la voie de façon à la rendre apte à supporter des wagons.*

N.D.L.R.:

La Cour d'appel fédérale était en désaccord avec l'ordonnance citée ci-haut. Brièvement, la Cour a jugé que la Commission ne pouvait statuer sur une requête en abandon d'un embranchement présentée en vertu de l'article 253 de la Loi sur les chemins de fer *si elle ne s'est pas préalablement prononcé sur la rentabilité de cet embranchement. De plus, la Commission ne pouvait rendre d'ordonnance contre l'appelante en vertu de l'art. 262 de la* Loi sur les chemins de fer *sans la prévenir qu'elle songeait à délivrer pareille ordonnance et sans lui donner la chance d'être entendue sur ce point.*

Cette décision de la Cour d'appel fédérale est rapportée à la page 302 du [1983] 1 C.F.

ment of the region as well as the increasing cost of gasoline for highway transport were sufficient reasons to maintain the operation of the line in whole or in part.

Decision: *CN had not taken the appropriate measures to make the line economic. CN had let the track deteriorate and had provided service on less than half of the line. CN could not expect to attract traffic without improving its facilities to shippers. In this instance there was also evidence that CN had not made lower rates available for larger car load shipments. The Committee was of the view that the local industry could not enjoy a competitive position in markets with a rail service as it was presently offered; in face of that lack of competition it would be more difficult for local industry to have their larger loads which would allow for the lower rate. The application was therefore denied. CN was directed to return service to that part of the line physically capable of handling service and was further ordered to rebuild the line to a condition capable of accomodating rail cars with the remaining segment of the line.*

Editor's Note:

The Federal Court of Appeal disagreed with the above mentioned Order. Briefly, it held that the Commission could not decide on a request for abandonment of a branch line, presented pursuant to s. 253 of the Railway Act, *if there had not made a previous decision on the economic or uneconomic character of the branch line. Furthermore, the Commission could not make an Order against the appellant by virtue of s. 262 of the* Railway Act *without giving notice to the appellant railway that it intended to make such an Order and giving it a chance to be heard on this point.*

This Decision of the Federal Court of Appeal is reported at [1983] 1 F.C. 302.

Jurisprudence citée

CPR Re Esquimalt and Nanaimo Ry. Co., [1970-71] C.T.C. 86 (Motifs de l'ordonnance n° R-6313 concernant les frais), 59 J.O.R. & R. 439; 1966-69 C.T.C. 361

Décisions et ordonnances citées

Décret C.P. 635, daté du 10 février 1950

Ordonnance n° R-6315 du C.T.C.F., datée du 5 août 1969
Ordonnance n° R-24855 du C.T.C.F., datée du 24 mai 1977

Lois citées

L'*Acte autorisant l'octroi de subvention pour aider à la construction des lignes de chemins de fer y mentionnées*, (1887) 50-51 Vict., chap. 24 et (1888) 51 Vict., chap. 3
Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 253, 254(1), 260(5), 262(1) et (2), 314(5)

Comparutions

Susan Manion et Jacques Desjardins, avocats de la Commission; Serge A. Cantin, avocat représentant le CN; Pierre Charron pour le Ministère des Transports du Québec; Normand Bossé, Chambre régionale de commerce, Industrie et tourisme de Grand-Portage; Patrick Rineau pour la ville de Rivière-du-Loup; Yves Godbout, maire de Rivière-du- Loup; Laurant Marquis pour le Conseil régional de développement de l'est du Québec; Fernand Nadeau pour la ville d'Edmundston (N.-B.); Roland Sarlabous pour la Chambre de commerce d'Edmundston; Gaétan Pelletier, Conseil promotion économique de Cabano Inc.; Eudore Allard, député fédéral de Rimouski (Québec); Sylvio Lalonde pour le Ministère des Transports du Québec; Martin Pelletier, Bernard Lemaire et Claude Fournier pour Papiers Cascades (Cabano) Inc.; Paulette Bourgouin pour la ville de Cabano; Jacques Landry pour la Corporation touristique Jalles Inc., Auclair (Québec); Romain Pépin pour Cabano Hardwood Specialties Inc.; Jean Martin Leclerc pour la Chambre de commerce de Cabano (Québec); Normand Morin et Charles Guérette pour la Corporation de développement économique de la région de Ville Degelis.

Cases referred to

CPR Re Esquimalt and Nanaimo Ry. Co., [1970-71] C.T.C. 86 (Reasons for Order No. R-6313 Concerning Cost Regulations), 59 J.O.R. & R. 439; 1966-69 C.T.C. 361

Decisions and Orders referred to

Order in Council P.C. 635 dated February 10, 1950
R.T.C. Order No. R-6315 dated August 5, 1969

R.T.C. Order No. R-24855 dated May 24, 1977

Statutes referred to

An Act to authorize the granting of Subsidies in aid of the construction of the lines of railway therein mentioned, (1887) 50-51 Vict., c. 24 and (1888) 51 Vict., c. 3
Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 253, 254(1), 260(5), 262(1) and (2), 314(5)

Appearances

Susan Manion and Jacques Desjardins, Counsel for the Commission; Serge A. Cantin, Counsel for CN; Pierre Charron for the Quebec Department of Transport; Normand Bosse for the Grand-Portage Regional Chamber of Commerce, Industry and Tourism; Patrick Rineau for the City of Rivière-du-Loup; Yves Godbout, Mayor of Rivière-du-Loup; Laurèat Marquis for The Eastern Quebec Regional Development Council; Fernand Nadeau for the City of Edmundston; Roland Sarlabous for the Edmundston Chamber of Commerce; Gaetan Pelletier for the Cabano Economic Promotion Council Inc.; Eudore Allard, federal M.P. for Rimouski, Quebec; Sylvio Lalonde for the Quebec Department of Transport; Martin Pelletier, Bernard Lemaire and Claude Fournier for Papiers Cascades (Cabano) Inc.; Paulette Bourgouin for the Town of Cabano; Jacques Landry for the Corporation touristique Jalles Inc., Auclair, Quebec; Romain Pépin for Cabano Hardwood Specialties Inc.; Jean Martin Leclerc for the Cabano, Quebec, Chamber of Commerce; Normand Morin and Charles Guérette for the Ville Dégelis Region Economic Development Corporation.

ORDONNANCE

LE COMITÉ ORDONNE PAR LES PRÉSENTES CE QUI SUIT:

1. La requête des Chemins de fer Nationaux du Canada en abandon de l'exploitation de la subdivision Témiscouata est rejetée.

2. La compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada devra procéder à la réfection de la voie ferrée entre Rivière-du-Loup et Edmundston de la façon suivante:

a) entre les points milliaires 3.80 et 42.0, le chemin de fer devra être remis en service de façon à pouvoir supporter à nouveau des wagons ayant un poids total de 142 000 livres, et

b) entre les points milliaires 42.0 et 77.00, la compagnie ferroviaire devra procéder à la réfection de la voie de façon à la rendre apte à supporter des wagons ayant un poids total de 220 000 livres.

3. La compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada devra entreprendre des travaux de réfection de la voie le plus tôt possible, mais avant le 1er septembre 1980. Au cours de l'exécution de ces travaux, la compagnie ferroviaire sera tenue de soumettre au Comité tous les deux mois un rapport des progrès des travaux. Elle devra aussi l'aviser de la date de la fin des travaux.

DÉCISION

Audience tenue à Rivière-du Loup (Québec) le 18 septembre 1979 et à Notre-Dame-du-Lac le 20 septembre 1979.

Le 6 août 1976, les Chemins de fer Nationaux du Canada (le CN) déposaient, en vertu de l'article 253 de la *Loi sur les chemins de fer* et conformément à l'*ordonnance n° R-6315* de la Commission canadienne des transports (la Commission) une requête auprès de la Commission en autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Témiscouata entre Rivière-du-Loup (Québec), point milliaire 0.00, et la bifurcation Fraser, point milliaire 81.9, près d'Edmundston (Nouveau-Brunswick), soit une distance totale de 81.9 milles.

ORDER

THE COMMITTEE HEREBY ORDERS THAT:

1. The application of the Canadian National Railways to abandon the operation of the Temiscouata Subdivision is dismissed.

2. The Canadian National Railways shall proceed to repair the railway between Rivière-du-Loup and Edmundston as follows:

(a) between mileages 3.80 and 42.0, the railway shall be returned to service so that it will be capable of again accommodating cars having a total weight of 142,000 pounds, and

(b) between mileages 42.0 and 77.00, the railway company shall proceed to repair the line so that it will be capable of accommodating cars having a total weight of 220,000 pounds.

3. The Canadian National Railways shall commence the work of repairing the line as soon as possible, but before September 1, 1980. In the course of the execution of this work, the railway company shall submit a report of the progress of the work to the Committee every two months. It shall also avise the Committee of the date of completion of the work.

DECISION

Hearing held at Rivière-du-Loup, Quebec, on September 18, 1979, and at Notre-Dame-du-Lac on September 20, 1979.

On August 6, 1976, in accordance with section 253 of the *Railway Act* and in conformity with *Order No. R-6315* of the Canadian Transport Commission (the Commission), Canadian National Railways (CN) submitted an application to the Commission for authorization to abandon the operation of the Temiscouata subdivision between Rivière-du- Loup, Quebec, mileage 0.00, and the Fraser fork, mileage 81.9, near Edmundston, New Brunswick, a total distance of 81.9 miles.

Le 7 juin 1979, le CN modifiait sa requête de façon qu'elle ne vise dorénavant que le tronçon situé entre les points milliaires 3.80 et 77.0 de ladite subdivision.

Les 18 et 20 septembre 1979, la Commission a tenu des audiences publiques à Rivière-du-Loup et à Notre-Dame- du-Lac pour permettre à tous les intéressés de présenter leurs points de vue sur la requête.

Historique

La Compagnie de chemin de fer du Témiscouata a construit l'embranchement du Témiscouata à la fin des années 1880, des subventions étant autorisées à cette fin par le Parlement du Canada en vertu de l'*Acte autorisant l'octroi de subvention pour aider à la construction des lignes de chemins de fer y mentionnées*, (1887) 50-51 Vict., chap. 24 et (1888) 51 Vict., chap. 3.

Le 14 octobre 1949, le gouvernement canadien faisait l'acquisition de la Compagnie du chemin de fer du Témiscouata au prix de $480 000 et la cédait, par la suite, aux Chemins de fer Nationaux du Canada, par le *décret C.P. 635*, en date du 10 février 1950.

Avant 1955, un service de trains mixtes assurait la liaison d'Edmundston à Rivière-du-Loup tous les jours sauf le dimanche. De 1955 à 1958, ce service de trains mixtes était réduit à trois jours par semaine dans chaque direction. De 1958 à 1960, le service de trains de voyageurs Edmundston-Rivière-du-Loup n'était offert que le samedi, et le lundi en sens inverse. De 1960 à 1973, un train de manoeuvre effectuait des navettes entre Edmundston et Rivière- du-Loup, les lundi, mercredi et vendredi. Depuis 1973, cette liaison n'est assurée que sur demande.

Par son *ordonnance n° R-24855* du 24 mai 1977, la Commission a autorisé le CN à mettre en service son servocentre d'Edmundston et ainsi à supprimer le poste de chef de gare à Saint-Honoré, Cabano, Notre-Dame-du-Lac et à Ville Dégelis. Ce servocentre vise à répondre aux besoins de la clientèle en bordure de la ligne.

Résumé de l'exposé de la situation par la requérante

Lors des audiences tenues à Rivière-du-Loup et à Notre-Dame-du-Lac, les Chemins de fer

On June 7, 1979, CN modified its application to cover only the segment located between mileages 3.80 and 77.0 of the said subdivision.

On September 18 and 20, 1979, the Commission held public hearings at Rivière-du-Loup and at Notre-Dame-du- Lac to enable all persons wishing to do so to present their views on the application.

Background

The Temiscouata Railway Company constructed the Temiscouata branch line in the late 1880's, subsidies having been authorized for this purpose by the Parliament of Canada under the terms of the *Act to authorize the granting of Subsidies in aid of the construction of the lines of railway therein mentioned*, (1887) 50-51 Vict., c. 24 and (1888) 51 Vict., c. 3.

On October 14, 1949, the Canadian government acquired the Temiscouata Railway Company for the price of $480,000 and subsequently ceded it to Canadian National Railways by *Order in Council PC 635*, dated February 10, 1950.

Prior to 1955, a mixed-train service operated between Edmundston and Rivière-du-Loup every day except Sunday. From 1955 to 1958, this mixed-train service was reduced to three days a week in each direction. From 1958 to 1960, the Edmundston - Rivière-du-Loup passenger-train service was offered only on Saturday, and in the other direction on Monday. From 1960 to 1973, a switching engine provided shuttle service between Edmundston and Rivière-du-Loup on Monday, Wednesday and Friday. Since 1973, this service has been provided only on demand.

By *Order No. R-24855* of May 24, 1977, the Commission authorized CN to establish its Edmundston servocentre, thus eliminating the position of stationmaster at Saint-Honoré, Cabano, Notre-Dame-du-Lac and Ville Dégelis. This servocentre is intended to meet the needs of customers along the line.

Summary of the Situation by the Applicant

At the hearings held at Rivière-du-Loup and at Notre-Dame-du-Lac, the applicant, CN, was

Nationaux du Canada, la requérante, ont d'abord présenté leur exposé des faits. MM. Jean-Marie St-Cyr, surintendant adjoint du CN à Edmundston, Réginald Arsenault, ingénieur d'entretien pour le CN, Guilman Emond, directeur des Ventes et Services marchandises pour la région et Jeannot Gervais, commis-assistant analyste et superviseur du prix de revient pour les réclamations du gouvernement, étaient les témoins assignés par l'avocat de ladite compagnie.

En résumé, la situation exposée au Comité par la requérante est la suivante:

(1) Nature et évolution du service

M. St-Cyr a d'abord souligné que depuis plusieurs années, il n'y a pas eu de service de trains de voyageurs sur la subdivision Témiscouata. Quant au service de trains de marchandises, il a expliqué qu'entre 1969 et 1973, les trains circulaient trois fois la semaine entre Edmundston et Rivière-du-Loup. En 1974 et 1975, les trains ont effectué respectivement 106 et 73 voyages. Depuis 1976, le service de trains de marchandises n'a été offert qu'entre Edmundston et Cabano et n'a été effectué que sur demande. La vitesse des trains dans la subdivision entre Edmundston et Rivière-du-Loup est de 20 à 25 milles à l'heure.

Entre 1973 et 1979, le service ferroviaire a été interrompu plusieurs fois sur la subdivision Témiscouata. Ces interruptions ont été causées principalement par le mauvais état physique de la voie, les affouillements et la glace. En effet, au printemps 1973, le CN a été obligé de fermer le tronçon Rivière-du-Loup - Cabano à cause d'affouillements à une vingtaine d'endroits. Le 12 février 1976, la ligne a également été fermée, mais cette fois, en raison de la glace. Le 26 février suivant, le CN a ouvert la ligne entre Cabano et Edmundston, mais la partie située entre Rivière-du-Loup et Cabano est demeurée fermée et n'a pas été rouverte.

(2) État et entretien de la voie

Durant l'audience, on a soulevé la question de l'état physique de la subdivision lors de son acquisition par le gouvernement du Canada en 1949. L'avocat du CN a alors déposé la pièce CN-1-A comprenant une lettre écrite en 1952 par l'ingénieur du CN, division d'Edmundston.

first to present its summary of the facts. Messrs. Jean-Marie St-Cyr, CN assistant superintendent at Edmundston, Réginald Arsenault, maintenance engineer for CN, Guilman Emond, director of Sales and Freight Services for the region and Jeannot Gervais, assistant clerk analyst and cost price supervisor for government claims, were the witnesses called by counsel for the said company.

In summary, the situation described to the Committee by the applicant is as follows:

(1) Nature and evolution of the service

Mr. St-Cyr first pointed out that for a number of years, there has been no passenger-train service on the Temiscouata subdivision. As regards the freight-train service, he explained that between 1969 and 1973, trains ran three times a week between Edmundston and Rivière-du-Loup. In 1974 and 1975, trains made 106 and 73 trips respectively. Since 1976, freight-train service has been offered only between Edmundston and Cabano and only on demand. The speed of the trains travelling on the subdivision between Edmundston and Rivière-du-Loup ranges from 20 to 25 miles per hour.

Between 1973 and 1979, rail service was interrupted on a number of occasions on the Temiscouata subdivision. These interruptions were caused primarily by the poor physical condition of the track, washouts and ice. In fact, in the spring of 1973, CN was obliged to close the Rivière-du-Loup-Cabano segment because of washouts in approximately twenty locations. On February 12, 1976, the line was again closed, but this time because of ice. The following February 26, CN opened the line between Cabano and Edmundston, but the section located between Rivière-du-Loup and Cabano has remained closed and has not been re-opened.

(2) Condition and maintenance of the track

During the hearing, a question was raised as to the physical condition of the subdivision at the time of its acquisition by the government of Canada in 1949. Counsel for CN then submitted Exhibit CN-1-A, being a letter written in 1952 by the CN engineer, Edmundston division. Ac-

Selon l'ingénieur, l'état de la ligne en 1950 était "déplorable", et nécessitait beaucoup de réparations afin de la rendre plus sûre.

M. St-Cyr a aussi déposé des pièces qui faisaient état des investissements qui avaient été requis pendant la période 1949 à 1968. D'après la pièce CN-1-B, $1 559 656 ont été dépensés entre 1949 et 1954, tandis que d'après la pièce CN-1-C, $2 523 360 ont été dépensés pour toute la période 1949 à 1968. À ce sujet, M. Couture représentant des mécaniciens de locomotives de Rivière-du-Loup, a demandé au CN si en 1950, lors du transfert d'administration au CN, il y avait des lois fédérales d'affectation de crédits qui avaient alloué une somme de 4 millions de dollars à la réfection de la voie ferrée du Témiscouata. M. Couture a, par la suite, admis n'avoir aucune preuve de cette allégation. D'après lui, il s'agit plutôt d'un fait qui s'est répété de bouche à oreille, "un peu comme du folklore". De plus, après l'audience, le CN a avisé le Comité qu'il était impossible en parcourant les statuts du Canada de 1949 à 1955 inclusivement, de retracer de telles lois.

En ce qui concerne l'état physique de la voie, MM. Arsenault et St-Cyr ont signalé au Comité que sur une distance approximative de 56 milles, c'est-à-dire de Rivière-du-Loup à Cabano, les rails, datant de 1888 et pesant 56 livres, sont en piètre état. Entre St-Louis et Cabano, il y a huit endroits requérant au total environ 2 000 tonnes de gravier pour éviter les fréquents affouillements. De Cabano à Ste-Rose, la voie se compose de rails de 56, 80 et 85 livres. Ceux de 56 et 80 livres sont en mauvais état ce qui n'est pas le cas de ceux de 85 livres. Il y a aussi 25 endroits où se sont produits des affouillements qui requéraient au total 25 000 tonnes de "riprap" pour la réfection. De Ste-Rose au point milliaire 69.0, les rails pèsent 56, 85 et 100 livres, et leur état varie de bon à mauvais. Entre le point milliaire 69.0 et Edmundston, les rails de 85 et 100 livres sont en bon état, mais les traverses en bois doivent être remplacées. Le CN a fait des travaux d'amélioration sur ce parcours pour accommoder les industries qui s'y trouvent.

Les traverses sont de bois dur, tendre ou virginal. Certaines sont dans un assez bon état tandis que d'autres sont dans un état très mauvais. Le ballast de sable et de "pit run" ainsi que les ponceaux de bois sont dans un état assez médiocre.

cording to the engineer, the condition of the line in 1950 was "deplorable", and it would require a great deal of repairs to be made safer.

Mr. St-Cyr also submitted exhibits relating to the investments which had been required during the period 1949 to 1968. According to Exhibit CN-1-B, $1,559,656 was spent between 1949 and 1954, while according to Exhibit CN-1-C, $2,523,360 was spent for the entire period 1949 to 1968. In this connection, Mr. Couture, representing the Rivière-du-Loup locomotive mechanics, asked CN whether, in 1950, on the transfer of administration to CN, there had been federal legislation assigning funds which had allocated a sum of $4,000,000 to the rebuilding of the Temiscouata railway. He stated that it was more or less hearsay, "in the nature of folklore". Moreover, following the hearing, CN advised the Committee that, in going through the statutes of Canada from 1949 to 1955 inclusive, it was impossible to find any such legislation.

As regards the physical condition of the line, Messrs Arsenault and St-Cyr pointed out to the Committee that from Rivière-du-Loup to Cabano for an approximate distance of 56 miles, the rails, which date from 1888 and weigh 56 pounds, are in a very poor condition. Between St-Louis and Cabano, there are eight locations requiring a total of approximately 2,000 tons of gravel to prevent frequent washouts. From Cabano to Ste-Rose, the track is composed of 56, 80, and 85-pound rails. The 56 and 80-pound rails are in poor condition, although this is not true of the 85- pound rails. There are also 25 locations where washouts have occurred, requiring a total of 25,000 tons of riprap for rebuilding. From Ste-Rose to mileage 69.0, the rails weigh 56, 85 and 100 pounds, and their condition varies from good to poor. Between mileage 69.0 and Edmundston, the 85 and 100-pound rails are in good condition, but the wooden ties need replacement. CN has carried out some improvements on this route to accommodate the industries located along it.

The ties are made of hard, soft or virgin wood. Some are in relatively good condition, while others are in very poor condition. The sand and pit run ballast and wooden culverts are in relatively poor condition.

La pièce CN-2 reproduit les dépenses annuelles de 1974 à 1979 pour entretenir la subdivision Témiscouata. Cette pièce fait état du coût d'entretien et du coût du capital. M. Arsenault a expliqué que le coût d'entretien comprend la main-d'oeuvre, le changement des rails, des traverses et l'alignement. Le coût des dépenses de nature capital représente l'argent additionnel dépensé au-delà du programme régulier d'entretien. Les sommes dépensées de 1974 à 1979 ont été ainsi réparties:

Année	Coût d'entretien	Coût capital	Coût total
1979	$100 203	$8 650	$108 853
1978	145 635	4 206	149 841
1977	138 160	6 400	144 560
1976	141 490	37 880	137 370
1975	125 995	23 700	149 695
1974	145 102	3 886	148 988

En réponse aux questions posées par le Président, M. Arsenault a précisé qu'entre 1974 et 1979, presque toutes les dépenses d'entretien ont porté sur le secteur Cabano - Edmundston. M. St-Cyr a expliqué que le CN a jugé bon de ne pas investir d'argent dans un tronçon de la ligne où il n'y avait pas de trafic.

Répondant aux questions de Me Bossé et de M. Charron du ministère des Transports du Québec, M. St-Cyr a informé le Comité qu'entre 1972 et 1979, le CN a dépensé 17 millions de dollars pour la subdivision Pelletier au lieu de refaire la voie de Témiscouata. Selon M. St-Cyr, il était plus économique pour le CN de construire le raccord Pelletier que de procéder à la réfection de la subdivision Témiscouata.

Enfin, le CN a expliqué que s'il y avait un programme d'amélioration tel que le démontre la pièce CN-3 pour entretenir une voie d'une capacité de 142 000 livres, il faudrait remplacer régulièrement les ponceaux, plusieurs traverses *et ballasts. Les dépenses qui en résulteraient* seraient de l'ordre de $191 500 par année. De plus, pour entretenir une voie d'une capacité de 220 000 livres, il faudrait payer $353 000 annuellement.

Exhibit CN-2 lists the annual expenditures from 1974 to 1979 for maintenance of the Temiscouata subdivision. This exhibit shows both maintenance cost and capital cost. Mr. Arsenault explained that maintenance cost includes labour, rail and tie replacement and alignment. Capital expenditures represent additional money spent over and above the regular maintenance program. The sums spent from 1974 to 1979 were distributed as follows:

Year	Maintenance Cost	Capital Cost	Total Cost
1979	$100,203	$8,650	$108,853
1978	145,635	4,206	149,841
1977	138,160	6,400	144,560
1976	141,490	37,880	137,370
1975	125,995	23,700	149,695
1974	145,102	3,886	148,988

In response to questioning by the Chairman, Mr. Arsenault specified that between 1974 and 1979, nearly all of the maintenance expenditures related to the Cabano-Edmundston sector. Mr. St-Cyr explained that CN did not wish to invest money in a section of the line on which there was no traffic.

In response to questions from Mr. Bossé and from Mr. Charron of the Quebec Department of Transport, Mr. St-Cyr informed the Committee that between 1972 and 1979, CN spent $17,000,000 on the Pelletier subdivision instead of rebuilding the Temiscouata line. According to Mr. St-Cyr, it was more economic for the CN to contruct the Pelletier connection than to rebuild the Temiscouata subdivision.

Finally, CN explained that, with an improvement program, as Exhibit CN-3 demonstrates, it would require regular replacement of culverts, ties and ballast to maintain a line with a capacity of 142,000 pounds. The resulting expenditures would be in the range of $191,500 a year. In addition, it would require $353,000 annually to maintain a line with a capacity of 220,000 pounds.

(3) Trafic

La pièce CN-5 représente le nombre de wagons complets et le poids du chargement correspondant pour les années 1972 à 1978:

Année	Tonnes	Nombre de wagons
1972	11 072	337
1973	12 643	393
1974	21 984	769
1975	8 471	247
1976	6 335	180
1977	7 568	199
1978	4 928	136

M. St-Cyr a expliqué que ces wagons comprennent ceux qui ont été reçus ou expédiés et qui ont rapporté des revenus au CN.

Les marchandises consistaient en des produits forestiers bruts, finis ou semi-finis, des engrais, des matériaux de construction, des produits chimiques et pétroliers. M. St-Cyr a aussi fait savoir au Comité que le chiffre très élevé de 1974 s'explique par la contrat passé avec la compagnie Guérette à Ste-Rose pour le transport de 260 wagons.

Les recettes et les pertes financières relativement à ces wagons complets dont font état les pièces CN-6 et CN-7, se résument ainsi:

Année	Recettes	Pertes	Pertes Accumulées
1972	$166 320	$390 550	$ 398 550
1973	199 806	661 939	1 060 489
1974	316 965	615 768	1 676 257
1975	204 433	347 693	2 023 950
1976	186 507	305 269	2 329 219
1977	250 590	293 257	2 622 476
1978	179 423	333 468	2 955 944

M. St-Cyr était d'avis que même si le CN devait transporter toute la production de la région, celui-ci subirait toujours des pertes substantielles. De plus, pour transporter les produits de Papiers Cascades (Cabano) Inc. et de

(3) Traffic

Exhibit CN-5 shows the number of full cars and the corresponding load weight for the years 1972 to 1978:

Year	Tons	Number of Cars
1972	11,072	337
1973	12,643	393
1974	21,984	769
1975	8,471	247
1976	6,335	180
1977	7,568	199
1978	4,928	136

Mr. St-Cyr explained that these cars are those received or dispatched and producing revenue for CN.

Freight consisted of raw, finished or semi-finished forest products, fertilizers, construction materials, and chemical and petroleum products. Mr. St-Cyr also pointed out to the Committee that the very high figure for 1974 resulted from the contract with the Guérette Company at Ste-Rose for the transport of 260 cars.

The financial receipts and losses relative to these full cars, as reported in Exhibits CN-6 and CN-7, are summarized as follows:

Year	Receipts	Losses	Cumulative Losses
1972	$166,320	$390,550	$ 398,550
1973	199,806	661,939	1,060,489
1974	316,965	615,768	1,676,257
1975	204,433	347,693	2,023,950
1976	186,507	305,269	2,329,219
1977	250,590	293,257	2,622,476
1978	179,423	333,468	2,955,944

Mr. St-Cyr felt that even if CN were to carry the entire production of the region, it would always incur substantial losses. In addition, in order to transport the products of Papiers Cascades (Cabano) Inc. and Briquette Dégelis

Briquette Dégelis Ltée, il faudrait procéder à une réfection de la voie de façon qu'elle puisse accommoder une capacité de chargement de 220 000 livres.

M. Gervais a présenté la pièce CN-2-A qui définissait le seuil hypothétique de rentabilité de la subdivision Témiscouata. M. Gervais a expliqué que l'expression "seuil hypothétique de rentabilité" désignait le point où les revenus égalaient les pertes en se basant sur l'hypothèse selon laquelle le CN obtiendrait tout le trafic offert sur la ligne du Témiscouata.

En se référant à la pièce CN-2-A, M. Gervais a décrit le trafic potentiel dans la subdivision en termes de wagons, de tonnes et de recettes. Il a expliqué que seulement Papiers Cascades à Cabano et Briquette Dégelis à Ste-Rose du Dégelis pourraient fournir plus de trafic. Il a affirmé que Papiers Cascades avait 1 900 wagons de trafic potentiel, un chargement de 95 000 tonnes pouvant produire des recettes de $1 883 000. Briquette Dégelis pourrait fournir 36 wagons soit 900 tonnes qui procureraient $42 300 additionnels. Ainsi, si l'on considère qu'actuellement le CN n'exploite que 136 wagons à un chargement de 4 928 tonnes et dont les recettes représentent $179 150, le trafic totaliserait 2 072 wagons de 100 828 tonnes rapportant à la compagnie ferroviaire des revenus de $2 104 450. Pourtant, d'après la pièce CN-2-B, les dépenses relatives à la voie et hors-voie se chiffreraient à $2 260 819. M. Gervais a expliqué que ces dépenses étaient calculées d'après l'*ordonnance R-6313*. Les dépenses "relatives à la voie" comprenaient les fonds de terre et l'exploitation des wagons, tandis que les dépenses "Hors-voie" étaient les dépenses engagées pour acheminer le trafic, par exemple, le triage des wagons, les dépenses de convois, l'huile pour les locomotives, l'entretien, etc.

M. St-Cyr a souligné qu'une exploitation conjointe ne serait possible qu'avec le CP, et à Edmundston. Dans un tel cas, ni la situation du CN, ni celle de CP ne serait différente de la situation déficitaire actuelle. Par conséquent, l'exploitation conjointe avec une autre compagnie ferroviaire ne rendrait pas la ligne rentable.

De l'avis de M. St-Cyr, l'exploitation future, uniquement du tronçon Cabano - Edmundston, ne serait pas rentable. Il a fait savoir qu'en

Ltée, it would have to rebuild the track to accommodate a load capacity of 220,000 pounds.

Mr. Gervais presented Exhibit CN-2-A, defining the hypothetical economic threshold for the Temiscouata subdivision. Mr. Gervais explained that the expression "hypothetical economic threshold" designated the point at which revenues equalled losses, assuming that CN obtained all the traffic generated on the Temiscouata line.

Referring to Exhibit CN-2-A, Mr. Gervais described the potential traffic on the subdivision in terms of cars, tonnage and receipts. He explained that only Papiers Cascades at Cabano and Briquette Dégelis at Ste-Rose du Dégelis could provide more traffic. He stated that Papiers Cascades had 1,900 cars of potential traffic, a load of 95,000 tons, which would generate revenues of $1,883,000. Briquette Dégelis could provide 36 cars, or 900 tons, for an additional $42,300. Thus, in view of the fact that at the present time CN operates only 136 cars, with a load of 4,928 tons and revenues of $179,150, traffic would total 2,072 cars, or 100,828 tons, for a total revenue to the railway of $2,104,450. However, according to Exhibit CN-2-B, line and off-line expenditures would total $2,260,819. Mr. Gervais explained that these expenditures were calculated on the basis of *Order No. R-6313*. "Line" expenditures included real estate and car operation, while "off-line" expenditures were those incurred in dispatching traffic, for example, switching operations, train costs, oil for locomotives, maintenance, etc.

Mr. St-Cyr pointed out that joint operations would be possible only with CP, and at Edmundston. In this case, neither CN or CP would improve on the current deficit situation. Consequently, joint operation with another railway company would not make the line economic.

In Mr. St-Cyr's opinion, future operation of the Cabano-Edmundston segment alone would not be economic. He pointed out that, in fact,

réalité, depuis 1976, cette partie de la ligne est la seule à être exploitée et que des pertes substantielles ont été enregistrées pour ces années.

(4) Marketing

M. Guilman Emond a fait part au Comité du fait que la compagnie ferroviaire était toujours au courant des besoins de ses clients réguliers et du développement industriel. Il a déclaré que les clients sont visités au moins une fois tous les deux mois. Par exemple, en juin 1979, 30 clients et 10 corporations publiques ont reçu des visites de représentants du CN pour fins de marketing. Après l'audience, le CN a envoyé une liste de ces visites pour les années 1976 à 1979. M. Emond a par ailleurs ajouté que le CN n'a jamais refusé ses services aux gens de la région.

(5) Les taux

Répondant à une question de M. André Joncas de la Commission industrielle de la région de Rivière-du-Loup, M. Emond a expliqué qu'il n'y avait pas de taux préférentiels dans la région du Témiscouata. Il a souligné que tous les expéditeurs situés à l'est de Lévis sur la rive sud du St-Laurent qui, d'ailleurs, comprenait le Témiscouata, jouissaient de subventions en vertu de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*.

(6) Autres services ferroviaires

Le CN offre un service à Rivière-du-Loup par voie des subdivisions Mont-Joli et Montmagny. Edmundston est desservie par la subdivision Napadogan, en direction est, et par la subdivision Pelletier entre Edmundston et Pelletier. De plus, cette dernière subdivision longe celle de Témiscouata, approximativement à quinze milles à l'ouest. À Pelletier, on emprunte la subdivision Monk qui se termine à Joffre pour rejoindre la subdivision Montmagny. Selon M. St-Cyr, toutes ces subdivisions sont en très bon état et sont plus importantes que celle du Témiscouata.

(7) Autres modes de transport

Le témoin a expliqué que les collectivités de la région sont desservies par l'excellente transcanadienne qui longe la subdivision Témiscouata. Plusieurs routes partent de la subdivision et la rejoignent.

this has been the only part of the line in operation since 1976, and that substantial losses have been recorded for these years.

(4) Marketing

Mr. Guilman Emond informed the Committee that the railway company was always aware of the needs of its regular customers and of industrial development. He stated that customers are visited at least once every two months. For example, in June 1979, 30 customers and 10 public corporations received visits from CN representatives for marketing purposes. After the hearing, CN sent a list of these visits for the years 1976 to 1979. Mr. Emond also added that CN has never refused its services to the people of the region.

(5) Rates

In response to a question from Mr. André Joncas of the Rivière-du-Loup Region Industrial Commission, Mr. Emond explained that there were no preferential rates in the Temiscouata region. He pointed out that all shippers located east of Levis on the south shore of the St-Lawrence, an area which includes Temiscouata, benefited from subsidies under the terms of the *Maritime Freight Act*.

(6) Other rail services

CN provides service to Rivière-du-Loup by way of the Mont-Joli and Montmagny subdivision. Edmundston is served by the Napadogan subdivision, to the east, and by the Pelletier subdivision between Edmundston and Pelletier. In addition, the latter parallels the Temiscouata subdivision, approximately fifteen miles to the west. At Pelletier, it is possible to take the Monk subdivision, ending at Joffre, to reach the Montmagny subdivision. According to Mr. St-Cyr, all these subdivisions are in excellent condition and are more important than the Temiscouata subdivision.

(7) Other modes of transport

The witness explained that the communities of this region are served by the excellent Trans-Canada Highway which runs parallel to the Temiscouata subdivision. A number of roads lead to and from the subdivision.

M. St-Cyr était d'avis que l'excellence du réseau routier pourrait encourager des gens à faire une combinaison avec le système ferroviaire. Le système rail-route est présentement offert à partir de Cabano. De plus, trois transporteurs routiers publics desservent la région, et plusieurs industries ont leur propre flotte de transport. Enfin, le service de messageries du CN dessert le secteur Rivière-du-Loup - Edmundston.

(8) Incidence de l'abandon sur la population et l'industrie

M. St-Cyr estimait que les conséquences de l'abandon sur le plan économique seraient minimes. Neuf employés seraient touchés par l'abandon, mais ceux-ci pourraient se prévaloir des droits d'ancienneté pour obtenir du travail ailleurs dans le réseau.

Résumé des oppositions présentées lors de l'audience publique

Lors de l'audience publique tenue à Rivière-du-Loup et à Notre-Dame-du-Lac, plusieurs personnes sont venues présenter leurs oppositions au Comité. En voici un résumé:

M. Yves Godbout, maire de Rivière-du-Loup

À l'audience publique tenue à Rivière-du-Loup, le maire de la ville a été le premier à comparaître. Il a présenté un aperçu historique de la construction de la ligne du Témiscouata en soulignant particulièrement la participation financière des citoyens et de la ville à l'entreprise et a ensuite insisté sur les industries de la région ayant besoin d'un service ferroviaire, telles que l'Usine de papier F.F. Soucy, Papiers Cascades, et le Projet Scott Misener à Gros Cacouna. D'après M. Godbout, les gens de la région faisant affaires à Rivière-du-Loup auraient recours au chemin de fer si le service était adéquat. L'ouverture du parc industriel à Rivière-du-Loup et éventuellement du port au Gros Cacouna sont susceptibles d'augmenter l'utilisation du chemin de fer.

Il s'est plaint de l'abandon du service entre Rivière-du-Loup et Cabano depuis trois ans et il a terminé en demandant le rétablissement global du service ferroviaire entre Rivière-du-Loup et Edmundston, et son maintien par la suite.

Mr. St-Cyr felt that the excellent quality of the highway network might encourage people to use it in combination with the rail system. The piggyback system is presently offered out of Cabano. In addition, three common highway carriers serve the region, and a number of industries have their own transport fleets. Finally, the CN express service is available in the Rivière-du-Loup - Edmundston sector.

(8) Effect of abandonment on the population and on industry

Mr. St-Cyr felt that the consequences of abandonment on the economic level would be minimal. Nine employees would be affected by abandonment, but they would be able to make use of their seniority rights to obtain work elsewhere in the network.

Summary of objections presented during the public hearing

During the public hearing held at Rivière du-Loup and at Notre-Dame-du-Lac, a number of individuals appeared before the Committee to present their objections. Summaries of their statements appear below:

Mr. Yves Godbout, Mayor of Rivière-du-Loup

At the public hearing held at Rivière-du-Loup, the mayor of the city was the first to appear. He presented an historical review of the construction of the Temiscouata line, with particular emphasis on the financial participation of the citizens and of the city in the enterprise, and on the industries in the region requiring rail service, such as the F.F. Soucy paper plant, Papiers Cascades, and the Scott Misener Project at Gros Cacouna. According to Mr. Godbout, the people of the region doing business in Rivière-du-Loup would use the railway if the service were adequate. The opening of the industrial park at Rivière-du-Loup and eventually of the Port of Gros Cacouna are likely to increase the use of the railway.

He complained of the withdrawal of service between Rivière-du-Loup and Cabano three years previously and concluded with a request for total re-establishment of the rail service between Rivière-du-Loup and Edmundston and its subsequent maintenance.

Patrick Rineau, Rivière-du-Loup

M. Rineau a suggéré que le service sur la subdivision soit maintenu en fin de semaine comme service touristique, et le reste de la semaine comme service de marchandises.

MM. Pierre Charron et Sylvio Lalonde, ministère des Transports du Québec

M. Charron a fait la distinction entre les deux types de trafic soit le trafic local et le trafic de transit.

La subdivision Témiscouata ne répond pas aux besoins du trafic de transit, d'où son faible niveau. De plus, les expéditeurs locaux du trafic de transit ne peuvent pas pour leur part, sur cet embranchement, profiter pleinement du potentiel du chemin de fer. Le trafic de transit, même celui à destination de Gros Cacouna, serait mieux et plus efficacement servi par la subdivision Pelletier. Celle-ci est capable d'acheminer les wagons de 263 000 livres à une vitesse de 40 ou 50 milles à l'heure. Pour ces raisons, il ne demandait pas le maintien de la ligne pour les besoins locaux dans son entier.

En revanche, il s'est dit d'avis que les besoins des expéditeurs locaux de Cabano, Notre-Dame-du-Lac, Dégelis et des autres collectivités, requièrent le maintien du tronçon sud, soit celui s'étendant de Cabano à Edmundston. Cette partie de la ligne devrait être améliorée de façon à augmenter sa capacité portante selon la norme du réseau, à savoir 263 000 livres par wagon même si la vitesse devrait être réduite à 10 ou 15 milles à l'heure pour les 10 derniers milles. M. Charron a souligné que le trafic industriel était actuellement pénalisé par la faible capacité de charge permise. En effet, la capacité de 142 000 livres établie pour cet embranchement s'explique par le fait que dans les années 1940 et 1950, la charge moyenne des wagons n'était que de 50 tonnes. Une réfection s'impose donc de façon que la capacité des wagons atteigne la norme des années 1970. Avec une plus grande capacité de chargement, les expéditeurs devraient vraisemblablement bénéficier de meilleurs tarifs.

M. Lalonde est intervenu sur la question des tarifs pour faire part au Comité de certaines constatations qu'il avait faites en comparant les tarifs actuellement en vigueur pour le transport

Patrick Rineau, Rivière-du-Loup

Mr. Rineau suggested that service on the subdivision be maintained on weekends as a tourist service, and the rest of the week as a freight service.

Messrs. Pierre Charron and Sylvio Lalonde, Quebec Department of Transport

Mr. Charron made a distinction between the two types of traffic, local traffic and transit traffic.

The Temiscouata does not meet the needs of transit traffic, which is why it has so little. In addition, local shippers of transit traffic cannot make full use of the railway's potential on this branch line. Transit traffic, even that moving to Gros Cacouna, would be better and more efficiently served by the Pelletier subdivision. The latter is capable of handling 263,000-pound cars at speeds of 40 or 50 miles per hour. For these reasons, he was not requesting the maintenance of the line for local needs in its entirety.

On the other hand, he felt that the needs of local shippers in Cabano, Notre-Dame-du-Lac, Dégelis and the other communities require the maintenance of the southern segment between Cabano and Edmundston. This part of the line should be improved to increase its bearing capacity to the standard for the network, that is, to 263,000 pounds per car, even if speeds had to be reduced to 10 or 15 miles per hour for the last 10 miles. Mr. Charron pointed out that industrial traffic was currently being penalized by the low load capacity permitted. In fact, the capacity of 142,000 pounds established for this branch line is explained by the fact that, during the 1940's and 1950's, the average carload was only 50 tons. The line should therefore be rebuilt to bring car capacity up to 1970's standards. With a larger load capacity, shippers could probably benefit from better rates.

Mr. Lalonde intervened on the question of rates to inform the Committee of certain observations which he had made in comparing the rates currently in effect for the transportation of

de bois d'oeuvre de Cabano et de LaSarre respectivement à destination de Montréal et de Toronto. De Cabano à Montréal, le transport du bois d'oeuvre coûte $1.03 les 100 livres pour un minimum de 80 000 livres. Pour le transport d'une marchandise de même catégorie de LaSarre à Montréal, donc pour 227 milles de plus pour un chargement minimum, le taux est de 72¢ les 100 livres.

M. Lalonde a également souligné que le taux entre LaSarre et Toronto est de $1.01 les 100 livres, tandis que de Cabano à Toronto, où la distance est moindre de 215 milles, il faut payer $2.06 les 100 livres pour le transport de la même catégorie de marchandise.

Après l'audience, l'avocat du CN a confirmé les taux avancés par M. Lalonde en ce qui concerne le transport de Cabano et de LaSarre à destination de Montréal. Toutefois les taux de Cabano et de LaSarre à destination de Toronto sont respectivement de $2.35 et 94¢ les 100 livres.

Lauréat Marquis de Conseil régional de développement de l'Est de Québec (CRD)

M. Marquis a fait remarquer que l'abandon de la subdivision Témiscouata entraînerait des difficultés pour les petits villages de la région. Ceux-ci, par la suite, ne pourraient compter que sur le camionnage. Il a expliqué que la diminution du tonnage transporté par chemin de fer était due à une réduction des services. Quoique la ligne ne soit pas rentable et ne puisse pas le devenir, son maintien s'impose dans l'intérêt public. Comme raisons du maintien de la ligne, il a mentionné l'avénement du port de Gros Cacouna, l'augmentation du coût de l'énergie et le rôle moteur des chemins de fer dans le développement.

Fernand Nadeau, Edmundston

M. Nadeau a affirmé que la région avait besoin de ce chemin de fer, et que les citoyens l'avaient payé chèrement. Il a souligné que le CN n'avait pas consacré beaucoup d'argent à l'entretien et à la réfection de la voie. Celle-ci date des années 1880 et forcément, ne peut satisfaire aux exigences actuelles. Le CN a laissé la subdivision se détériorer. Des deniers publics ont été investis dans la cartonnerie à Cabano

lumber from Cabano and LaSarre respectively to Montreal and Toronto. From Cabano to Montreal, the transportation of lumber costs $1.03 per 100 pounds for a minimum of 80,000 pounds. For the transportation of the same type of freight from LaSarre to Montreal, that is, 227 miles farther, the rate is 72¢ per 100 pounds for a minimum load.

Mr. Lalonde also pointed out that the rate between LaSarre and Toronto is $1.01 per 100 pounds, whereas from Cabano to Toronto, 215 miles shorter, the rate is $2.06 per 100 pounds for transport of the same type of freight.

After the hearing, counsel for CN confirmed the rates quoted by Mr. Lalonde with respect to transport from Cabano and LaSarre to Montreal. However, the rates from Cabano and LaSarre to Toronto are $2.35 and 94¢ per 100 pounds respectively.

Lauréat Marquis of the Eastern Quebec Regional Development Council

Mr. Marquis observed that abandoning the Temiscouata subdivision would create difficulties for the small villages in the area. They would then become dependent on trucking. He explained that the reduction in the tonnage transported by rail was due to a reduction in services. Although the line is not now and can never become economic, it must be maintained in the public interest. As reasons for the maintenance of the line, he mentioned the development of the Port of Gros Cacouna, the rising cost of energy and the important role which railways play in development.

Fernand Nadeau, Edmundston

Mr. Nadeau stated that the region needed this railway, and that the citizens had paid dearly for it. He emphasized that CN had not spent much money on maintaining and rebuilding the track. It dates from the 1880's and obviously cannot meet present-day requirements. CN has let the subdivision deteriorate. Public funds have been invested in the cardboard factory at Cabano in an effort to revive economic

pour essayer de redonner un nouveau souffle à la région et tous les efforts doivent être tentés pour rendre cette initiative viable et même prospère.

Le coût de l'énergie, l'existence de la cartonnerie à Cabano et l'ouverture du port de Gros Cacouna sont autant de raisons qui militent en faveur du maintien de la ligne.

Si toutefois l'abandon s'avérait inévitable, le CN devrait redonner le fond de terre à la Couronne. Celle-ci pourra l'utiliser à d'autres fins. Par exemple, si jamais le gazoduc proposé de Montréal aux Maritimes était construit, le gouvernement n'aurait pas à acheter des droits de passage puisque celui-ci pourrait suivre le parcours de l'ancienne voie ferrée.

Roland Sarlabous, Chambre de commerce d'Edmundston

M. Salabous a demandé que l'embranchement soit maintenu dans son état actuel en attendant l'ouverture du port à Gros Cacouna. À ce moment là, une étude pourrait être faite pour déterminer si son abandon nuirait au développement économique de la région. D'après lui, le port de Gros Cacouna favorisera l'expansion économique de la région.

Il a suggéré que l'embranchement serve de liaison pour une éventuel service par rail de voyageurs entre Edmundston et les villes de Québec et Montréal. Il pourrait également s'avérer utile en cas de blocage de la ligne Edmundston-Pelletier.

Gaétan Pelletier, avocat du Conseil de promotion économique de Cabano

M. Pelletier a fait valoir que pour le moment, le tronçon Cabono-Edmundston devait être maintenu et refait tandis que le reste de la ligne devrait être simplement maintenu à un niveau passable jusqu'à l'ouverture du port de Gros Cacouna. À ce moment là, on pourrait peut-être justifier la réfection de cette dernière partie. La détérioration du service et le manque de dynamisme du CN en matière de marketing sont les principales causes de la perte d'importants clients. Selon lui, si, il y a 15 ans, le CN avait exigé de son service de marketing qu'il intéresse les gens de la région au transport ferroviaire, cette subdivision serait aujourd'hui rentable. Aucun effort n'a été fait par le CN

activity in the region, and every effort should be directed to making this initiative viable and even prosperous.

The cost of energy, the existence of the cardboard factory at Cabano and the opening of the Port of Gros Cacouna are all reasons for the maintenance of the line.

If, however, abandonment were inevitable, CN should return the land to the Crown. It could then be used for other purposes. For example, if the proposed gas pipeline from Montreal to the Maritimes was ever constructed, the government would not have to buy rights-of-way, since it could follow the route of the old railway.

Roland Sarlabous, Edmundston Chamber of Commerce

Mr. Sarlabous asked that the branch line be maintained in its present condition until the opening of the port of Gros Cacouna. At that time, a study could be made to determine whether its abandonment would adversely affect the economic development of the region. In his opinion, the Port of Gros Cacouna will encourage the economic expansion of the region.

He suggested that the branch line serve as a link in an eventual passenger-train service between Edmundston and the cities of Quebec and Montreal. It could also prove useful in case of blockage of the Edmundston-Pelletier line.

Gaétan Pelletier - Counsel for the Cabano Economic Promotion Council

Mr. Pelletier stated that for the time being, the Cabano-Edmundston segment should be maintained and rebuilt while the rest of the line should be simply maintained at a passable level until the opening of the Port of Gros Cacouna. At that time, a case could possibly be made for rebuilding the latter section. The deterioration of the service and CN's lack of interest in marketing are the principal reasons for the loss of major customers. He felt that if, fifteen years ago, CN had required its marketing service to interest the people of the region in rail transport, this subdivision would be economic today. No effort has been made by CN to make the branch line economic. Instead, CN has done

pour rentabiliser l'embranchement. Par contre, le CN a tout fait pour ne pas encourager les gens à l'utiliser. Il a fait remarquer qu'en 1974 et 1975, le CN n'avait dépensé que $7 000 et $10 000 respectivement pour des matériaux d'entretien destinés à la subdivision. Il a en outre souligné que des $4 423 000 dépensés par le CN dans la subdivision entre 1949 et 1968, seulement $1 435 000 avaient été dépensé entre 1954 et 1968. Il a parlé des industries régionales de Cabano, Notre-Dame-du-Lac, Dégelis, Squatec, Biencourt et Lac des Aigles. À son avis, le nombre de wagons pourrait facilement atteindre 2 000 et même 3 000, et ce, sans compter le trafic qu'amènera le port de Gros Cacouna. Avec l'ouverture du port de Gros Cacouna, le nombre de wagons triplerait parce qu'à plusieurs endroits on utiliserait le chemin de fer pour expédier des marchandises au port.

Eudore Allard, député fédéral de Rimouski

M. Allard s'est opposé à l'abandon de cet embranchement pour plusieurs motifs. D'abord, il a signalé que l'abandon priverait la région d'un outil nécessaire à son essor. De plus, la mise en oeuvre de ce projet aurait pour conséquence d'enlever tout espoir de remise en service de la ligne advenant une rentabilité future. Ensuite, le fait de laisser le transport des marchandises entre les mains des transporteurs routiers compromettrait l'expansion des entreprises puisque l'envoi des marchandises par camion jusqu'aux gares des lignes principales pour ensuite les recharger dans des wagons du CN représenterait un coût additionnel et une perte de temps. Enfin, avec une accentuation de la crise de l'énergie, les entreprises manufacturières de la région se verraient dans une situation précaire ne pouvant plus compter sur le service ferroviaire même si celui-ci était relativement plus efficace au point de vue énergétique que le transport routier.

M. Allard s'est également plaint du service du CN dans la région vu le mauvais état de la voie qui ne peut supporter de poids de 100 000 livres, de l'absence de taux de transport préférentiels et de l'absence d'une voie d'évitement dans le parc industriel de Cabano. M. Allard a par la suite demandé au CN si celui-ci avait obtenu l'autorisation d'abandonner le service entre Rivière-du-Loup et Cabano, vu qu'il ne fonctionne pas depuis trois ans. M. St-Cyr a

everything to discourage people from using it. He noted that in 1974 and 1975, CN spent only $7,000 and $10,000 respectively on maintenance materials for the subdivision. He also pointed out that, of the $4,423,000 spent by CN on the subdivision between 1949 and 1968, only $1,435,000 had been spent between 1954 and 1968. He spoke of the region's industries at Cabano, Notre-Dame-du-Lac, Dégelis, Squatec, Biencourt and Lac des Aigles. In his opinion, the number of cars could easily reach 2,000 or even 3,000 without even counting the traffic which would be generated by the Port of Gros Cacouna. With the opening of the port of Gros Cacouna, the number of cars would triple because in many areas the railway would be used to ship freight to the harbour.

Eudore Allard, federal MP for Rimouski

Mr. Allard opposed the abandonment of this branch line for a number of reasons. First, he pointed out that abandonment would deprive the region of a tool which is necessary for its development. In addition, the implementation of this project would destroy all hope for the line's return to service if it were to become economic again in the future. Also, the fact of leaving freight transport in the hands of highway carriers would compromise the expansion of the various firms since shipping goods by truck to the stations of the major lines and then reloading them on CN cars would mean additional costs and loss of time. Finally, with any accentuation of the energy crisis, the manufacturing firms in the region would find themselves in a precarious situation in that they could no longer count on rail service even if it were relatively more efficient in terms of energy than highway transport.

Mr. Allard also complained of CN's service in the region in connection with the poor condition of the track, which can carry only 100,000 pounds, the absence of preferential transport rates and the lack of a siding to the Cabano industrial park. Mr. Allard then asked CN if it had obtained authorization to abandon the service between Rivière- du-Loup and Cabano, which has not been in operation for the past three years. Mr. St-Cyr replied that CN offers

répliqué que le service offert par le CN entre Rivière-du-Loup et Cabano est un service sur demande et qu'il n'y en avait eu aucun sur cette partie de la ligne depuis trois ans.

Martin Pelletier pour Papiers Cascades (Cabano) Inc.

M. Pelletier a fait savoir que l'usine de pâtes et papiers, Papiers Cascades (Cabano) Inc. n'était pas satisfaite du service du CN dans la subdivision Témiscouata. Dans une résolution de la compagnie adoptée le 11 avril 1979, les actionnaires ont fait trois demandes au CN: la construction d'une voie d'évitement, la réfection de la ligne du Témiscouata, et les taux de transport dont peuvent bénéficier les expéditeurs des provinces Maritimes.

M. Pelletier a expliqué que, lors de la construction de l'usine de Papiers Cascades (Cabano) Inc., le CN avait découragé cette compagnie de construire une voie d'évitement. À ce moment-là, le CN ne voulait pas investir dans le tronçon du Témiscouata, étant donné son état et la non-rentabilité de la ligne. Alors, Papiers Cascades (Cabano) Inc. a décidé d'utiliser le camionnage. De plus, celui-ci pouvait offrir des taux compétitifs que le CN ne pouvait pas offrir. Actuellement, elle a trois camions qui font le trajet jusqu'à Edmundston. Pour les autres endroits, la compagnie utilise les firmes de camionnage dans une proportion de 5 à 10 p. 100 des voyages et le reste est fait par camions de location aux compagnies de transport routier. Toutefois, Papiers Cascades (Cabano) Inc. est toujours intéressée à recourir aux services ferroviaires et à faire construire une voie d'évitement à la condition que le CN procède à une réfection de la ligne. Cependant, elle a souligné qu'elle aura besoin de taux compétitifs. À cet égard, M. Pelletier a informé le Comité qu'en février 1979, Papiers Cascades s'est vue offrir par le CN de bons taux par rapport aux précédents. En effet, par lettre datée du 17 août 1978, le CN offrait à la compagnie un taux de $1.76 les 100 livres; en février 1979, le taux offert était réduit à $1.11 les 100 livres et ce pour les expéditions en partance d'Edmundston (N.-B.) à destination de Toronto. Si le chemin de fer s'avère le mode de transport le plus économique, cette compagnie y fera appel; dans le cas contraire, elle utilisera un autre mode. Pour cette raison, M. Pelletier a dit que si le CN garantissait un taux concurrentiel, Papiers Cascades garantirait le trafic.

service on demand between Rivière-du-Loup and Cabano and that there has been no demand for service on this part of the line for three years.

Martin Pelletier for Papiers Cascades Inc.

Mr. Pelletier stated that the pulp and paper plant Papiers Cascades (Cabano) Inc. was not satisfied with CN's service on the Temiscouata subdivision. In a company resolution adopted on April 11, 1979, the shareholders submitted three requests to CN: the construction of a siding, the rebuilding of the Temiscouata line, and the transport rates available to shippers in the Maritime provinces.

Mr. Pelletier explained that, during the construction of the Papiers Cascades (Cabano) Inc. plant, CN had discouraged the company from constructing a siding. At that time, CN did not wish to invest in the Temiscouata segment, given its condition and the uneconomic position of the line. As a result, Papiers Cascades (Cabano) Inc. decided to use trucks. Moreover, trucks offered competitive rates which CN could not match. At the present time, it has 3 trucks travelling to and from Edmundston. For other locations, the company uses the trucking firm for 5 to 10% of its shipping, while the rest is handled by trucks rented from highway transport companies. However, Papiers Cascades (Cabano) Inc. is still interested in using rail service and in having a siding constructed, on the condition that CN proceed with the rebuilding of the line. However, the company emphasized that it will need competitive rates. In this connection, Mr. Pelletier informed the Committee that in February 1979, Papiers Cascades was offered better rates by CN than in the past. In fact, in a letter dated August 17, 1978, CN offered the company a rate of $1.76 per 100 pounds; in February 1979, the rate offered was reduced to $1.11 per 100 pounds for shipments from Edmundston, N.B., to Toronto. If rail is the most economic mode of transport, the company will use it; otherwise, it will use some other mode. For this reason, Mr. Pelletier said that if CN guaranteed a competitive rate, Papiers Cascades would guarantee the traffic.

M. Pelletier a donné plusieurs motifs pour justifier le maintien du service ferroviaire. Entre autres, il a fait valoir que le prix toujours croissant du pétrole aura comme résultat une utilisation accrue des services des chemins de fer qui seront moins dispendieux que les services de camionnage. De plus, à l'avenir, Papiers Cascades prévoit utiliser les installations offertes par le port de Gros Cacouna. Selon M. Pelletier, le tronçon Cabano - Rivière-du-Loup est la voie la plus directe pour convoyer des produits à Cacouna. Papiers Cascades ne pourrait pas accepter les coûts supplémentaires de transport s'il s'avérait nécessaire de faire un long détour pour acheminer les produits au port de Gros Cacouna.

Le Président ayant demandé des éclaircissements au sujet des taux offerts de $1.76 et de $1.11 les 100 livres, le CN a fourni au Comité l'explication suivante après l'audience: Le taux de $1.76 n'a jamais été mis en vigueur, mais communiqué suite à une demande d'information et sans autres négociations. Le taux de $1.11 est effectivement celui dont jouit Papiers Cascades depuis mars 1979. CN a précisé que ces deux taux tiennent compte de la subvention au transport dans les provinces Maritimes. Entre autres le taux de $1.76 serait appliqué pour les expéditions en wagon complet tandis que le second est pour le transport rail-route. De plus, le volume de trafic offert à ces deux époques était substantiellement différent, soit 1 000 tonnes par mois en 1978 contre 2 000 tonnes par mois en 1979. Enfin, l'existence d'un service rail-route pour la compagnie Fraser Inc. à Edmundston a directement profité à Papiers Cascades pour des opérations similaires.

Mme Bourgouin, pour la ville de Cabano

La position de la ville de Cabano était similaire à celle de Papiers Cascades, la ville se plaignant des tarifs ferroviaires non compétitifs et du non-entretien de la voie. Pour ces raisons, la ville a passé une résolution demandant le maintien du service entre Rivière-du-Loup et Edmundston, la réfection de la voie et les tarifs dont peuvent bénéficier les expéditeurs des provinces Maritimes. La ville de Cabano s'opposait aussi à la disparition de la subdivision parce que la crise énergétique devrait rendre les chemins de fer plus compétitifs dans l'avenir.

Mr. Pelletier gave a number of reasons to justify the maintenance of rail service. Among others, he pointed out that the ever-increasing price of gasoline will make railways less expensive than trucking services. In addition, in the future, Papiers Cascades plans to use the facilities offered by the Port of Gros Cacouna. According to Mr. Pelletier, the Cabano/Rivière-du-Loup segment is the most direct route to send products to Cacouna. Papiers Cascades could not accept the additional cost of transport if it should prove necessary to make a long detour to send products to the Port of Gros Cacouna.

The Chairman asked for clarification with respect to the proposed rates of $1.76 and $1.11 per 100 pounds, and CN provided the Committee with the following explanation after the hearing: first, the rate of $1.76 was never put into effect, but was mentioned in response to a request for information and without further negotiation. The rate of $1.11 has in fact been in effect for Papiers Cascades since March 1979. CN noted that both these rates take into account the subsidy for transport in the Maritime provinces. Among other factors involved, the rate of $1.76 would apply to carload shipments, while the second is for piggyback traffic. In addition, the volume of traffic offered at these two periods differed substantially, at 1,000 tons per month in 1978 as compared to 2,000 tons per month in 1979. Finally, the fact that the Fraser Company Inc. at Edmundston was using piggyback service meant a direct benefit for Papiers Cascades with respect to similar operations.

Mrs. Bourgouin, for the Town of Cabano

The postion of the Town of Cabano was similar to that of Papiers Cascades, with the town complaining of non-competitive rail rates and non-maintenance of the line. For these reasons, the town passed a resolution requesting maintenance of the service between Rivière-du-Loup and Edmundston, rebuilding of the track, and the rates available to shippers in the Maritime provinces. The Town of Cabano was also opposed to the closing of the subdivision because the energy crisis would make railways more competitive in the future.

M. Jacques Landry, Corporation touristique Jalles Inc., Auclair (Québec)

M. Landry a estimé que le chemin de fer avait protégé le lac Témiscouata d'un aménagement anarchique. Il a mentionné également le rôle qu'il avait joué dans l'unification du pays.

Il a recommandé le maintien et l'amélioration de la ligne comprise entre Cabano et Edmundston. Quant au reste de la ligne, il a demandé qu'aucun changement n'y soit apporté. À ce sujet, il voulait savoir pourquoi le tronçon entre Rivière-du-Loup et Cabano était devenu en pratique inutilisable plusieurs années avant la demande d'abandon. À son avis, des recherches devraient être entreprises afin de mettre au point une technologie visant à surmonter la crise de l'énergie en utilisant plus efficacement les chemins de fer.

Romain Pépin, Cabano Hardwood Specialities Inc.

M. Pépin, s'est opposé à l'abandon de la subdivision Témiscouata en expliquant au Comité que l'an dernier, sur sa voie d'évitement, il a chargé 17 wagons de 75 000 livres de marchandises chacun dont 12 à 15 expédiés par le Témiscouata. Il a affirmé qu'il pourrait se servir de wagons de 80 000 livres. Avec de meilleurs taux, sa compagnie pourrait doubler son transport par rail. Un service plus fréquent et une capacité de rail suffisante pourraient permettre à sa compagnie de recevoir plusieurs wagons de bois franc par mois. Enfin, il a fait état, comme une des raisons du maintien du service du CN, du coût toujours croissant du pétrole. Aussi a-t-il demandé à la compagnie de réparer la voie ferrée et d'accorder aux usages de ces services, les tarifs dont peuvent bénéficier les expéditeurs des provinces Maritimes.

M. Pépin a aussi présenté un mémoire écrit au nom de Cabano Hardwood Specialities Inc. à l'effet que si le CN fournissait un service rail-route ou de conteneurs, des taux préférentiels et une capacité de rail suffisante, elle utiliserait davantage les services du CN. Par exemple, avec des rails d'une plus grande capacité, la compagnie penserait sérieusement à recevoir, par trains, le bois brut qu'elle importe des États-Unis et qui remplirait 75 à 80 wagons annuellement.

Mr. Jacques Landry, Corporation touristique Jalles Inc., Auclair, Quebec

Mr. Landry felt that the railway had protected Lake Temiscouata from anarchic development. He also mentioned the role which it had played in the unification of the country.

He recommended the maintenance and improvement of the line between Cabano and Edmundston. As regards the rest of the line, he asked that no change be made. In this connection, he wanted to know why the segment between Rivière-du-Loup and Cabano had become practically unusable several years prior to the application for abandonment. In this opinion, research should be undertaken to develop technology aimed at overcoming the energy crisis through more efficient use of the railways

Romain Pépin, Cabano Hardwood Specialties Inc.

Mr. Pépin opposed the abandonment of the Temiscouata subdivision, explaining to the Committee that the previous year, on his siding, he had loaded 17 cars with 75,000 pounds of freight each, including 12 to 15 shipped via the Temiscouata. He stated that he could use 80,000-pound cars. With better rates, his company could double its rail traffic. More frequent service and adequate rail capacity would enable his company to bring in several carloads of hardwood a month. Finally, he mentioned, as one of the reasons for maintenance of the CN's service, the ever-increasing cost of gasoline. He therefore requested that the company repair the railway and allow users of these services the rates available to shippers in the Maritime provinces.

Mr. Pépin also presented a written statement on behalf of Cabano Hardwood Specialties to the effect that if CN provided piggyback or container service, preferential rates and adequate rail capacity, it would make greater use of CN's services. For example, with greater capacity rails, the company would think seriously of bringing in by rail the undressed timber which it imports from the United States, a total of 75 to 80 cars annually.

Georges Aurèle Pelletier, secrétaire de la Chambre de commerce de Cabano

La Chambre de commerce de Cabano s'est opposée à l'abandon de la subdivision Témiscouata pour deux raisons principales. Premièrement, avec le prix croissant du pétrole et la crise énergétique, le transport ferroviaire constituerait à l'avenir le mode de transport le plus économique. Deuxièmement, avec la construction du Port de Gros Cacouna, un chemin de fer rénové serait une nécessité absolue pour la région.

Normand Morin, Corporation de développement économique de la région de Ville Dégelis

M. Morin a comparu au nom de plusieurs agences et industries régionales du Témiscouata. Il a souligné que le nombre d'usagers de chemin de fer avait baissé depuis 1974 à cause du mauvais service et de l'état pitoyable de la voie. Selon M. Morin, le CN n'a rien fait au point de vue du marketing pour améliorer le service et en offrant des prix concurrentiels ou préférentiels. Il a demandé la réfection de toute la subdivision, ou au moins la réfection entre Edmundston et Cabano à une capacité portante de 263 000 livres. Lui aussi était d'avis que dans l'avenir, les prix croissants de l'essence rendrait le chemin de fer essentiel.

Charles Guérette de Raoul Guérette Inc.

M. Guérette exploite une usine de bois de sciage à Dégelis et deux usines à Estcourt, dont l'une produit du bois de foyer. Il a souligné qu'en 1974, l'usine à Ville Dégelis a expédié 581 wagons tandis qu'en 1978 elle n'en avait expédié que 47.

M. Guérette a dit qu'il n'était pas vraiment satisfait d'un service hebdomadaire. Cette compagnie emploie des camions-tracteurs pour expédier ses marchandises aux États-Unis, cette solution étant plus économique que le rail. Il a aussi mentionné que le Garage Moreau ne faisait plus affaires avec le CN à cause de la pesanteur maximale possible pour les chargements d'équipement lourd. Il devenait ainsi plus avantageux pour elle d'avoir recours au camionnage.

M. Guérette a proposé que toute la subdivision demeure ouverte afin de pouvoir accom-

Georges Aurèle Pelletier, Secretary of the Cabano Chamber of Commerce

The Cabano Chamber of Commerce is opposed to the abandonment of the Temiscouata subdivision for two main reasons. First, with the rising price of gasoline and the energy crisis, rail transport would constitute the most economic mode of transport in the future. Second, with the construction of the Gros Cacouna Harbour, an upgraded railway would be an absolute necessity for the region.

Normand Morin, Ville Dégelis Region Economic Development Corporation

Mr. Morin appeared on behalf of a number of agencies and industries in the Temiscouata region. He pointed out that the number of railway users had declined since 1974 because of poor service and the poor condition of the track. According to Mr. Morin, CN had done nothing in terms of marketing to improve the service or to offer competitive or preferential rates. He asked that the entire subdivision, or at least the section between Edmundston and Cabano, be rebuilt to a bearing capacity of 263,000 pounds. He too felt that in the future, the rising price of gasoline would make the railway essential.

Charles Guérette of Raoul Guérette Inc.

Mr. Guérette operates a sawmill at Dégelis and two at Estcourt, one of which produces firewood. He pointed out that in 1974 the Ville Dégelis plant had shipped 581 carloads, whereas in 1978 it shipped only 47.

Mr. Guérette said that he was not really satisfied with weekly service. His company uses tractor trucks to ship its products to the United States, since this solution is more economic than rail. He also mentioned that Garage Moreau no longer does business with CN because of the maximum weight limits on loads of heavy equipment. It was therefore more advantageous for them to use trucks.

Mr. Guérette proposed that the entire subdivision remain open to accommodate traffic to the

moder le trafic vers le port de Gros Cacouna. En plus, il a souligné que le tronçon Cabano-Edmundston devrait subir une réfection de façon à pouvoir supporter des chargements plus élevés que ceux qu'elle peut supporter présentement.

Soumissions écrites

Avant les audiences, le Comité a reçu un nombre considérable d'interventions en faveur et à l'encontre de la requête. Les points soulevés par les intervenants, dont la liste figure à l'annexe A, sont essentiellement les mêmes que ceux soulevés au cours des audiences.

Facteurs considérés par le Comité

La requête a été produite en vertu de l'article 253 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, chap. R-2, qui exige qu'une compagnie de chemin de fer qui désire abandonner l'exploitation d'un embranchement, dépose auprès de la Commission une demande d'abandon de ce service en conformité avec les règles et règlements de la Commission à ce sujet. La requérante est également tenue, en vertu du paragraphe 3 de l'article 253 de soumettre lors de sa demande, un état des frais et revenus afférents à la ligne pour chacune des années prescrites, en l'occurrence 1975, 1976 et 1977.

Étant satisfait que la demande de la requérante a été produite en conformité avec lesdites exigences de la Loi et des règlements de la Commission, le Comité a procédé à l'étude de l'exploitation de l'embranchement du Témiscouata, y compris l'état des frais et revenus. Cette étude a comporté un examen complet des documents de travail fournis par les Chemins de fer Nationaux du Canada. À la suite de ses recherches et de ses analyses, le Comité en est arrivé à la conclusion que les pertes réelles imputables à l'exploitation de l'embranchement concerné pour chacune des années de comptabilité prescrites sont les suivantes:

Année	Coûts totaux	Recettes	Pertes Réelles
1975	$552 126	$204 433	$347 693
1976	491 776	186 507	305 269
1977	543 827	250 570	293 257
1978	510 142	179 423	330 719

Port of Gros Cacouna. In addition, he emphasized that the Cabano-Edmundston segment should be rebuilt to handle heavier loads than it can presently accommodate.

Written Submissions

Prior to the hearings, the Committee received a considerable number of statements for and against the application. The points raised by those concerned, who are listed in Appendix A, are essentially the same as those raised in the course of the hearings.

Factors Considered by the Committee

The application was filed in accordance with section 253 of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, which requires that a railway company which desires to abandon the operation of a branch line shall file an application to abandon the operation of that line with the Commission in accordance with any rules and regulations of the Commission in that behalf. The applicant is also required, under the terms of section 253(3), to submit, concurrently with the filing of its application, a statement of the costs and revenues attributable to the line in each of the prescribed years, in this case 1975, 1976 and 1977.

Being satisfied that the application has been filed in accordance with the said requirements of the Act and with the regulations of the Commission, the Committee proceeded to review the operation of the Temiscouata branch line, including the statement of costs and revenues. This study involved a complete examination of the working documents provided by Canadian National Railways. As a result of its research and analyses, the Committee has come to the conclusion that the actual losses attributable to the operation of the branch line concerned for each of the prescribed accounting years are as follows:

Year	Total Costs	Receipts	Actual Losses
1975	$552,126	$204,433	$347,693
1976	491,776	186,507	305,269
1977	543,827	250,570	293,257
1978	510,142	179,423	330,719

Le Comité, ayant donc conclu que la compagnie a subi, du fait de l'exploitation de l'embranchement du Témiscouata, des pertes réelles pour plusieurs des années de comptabilité, a tenu, tel que mentionné plus haut, des audiences à Rivière-du-Loup le 18 septembre 1979 et à Notre-Dame-du-Lac le 20 septembre 1979, afin de permettre à tous les intéressés de présenter leur point de vue sur la demande d'abandon de cet embranchement.

Le paragraphe (1) de l'article 254 de la *Loi sur les chemins de fer* exige que le Comité, à ce stade-ci de son enquête, fasse la détermination suivante:

> Si la Commission conclut qu'à son avis la compagnie a subi...une perte réelle..., la Commission doit..., en tenant compte de tous les facteurs qui lui semblent pertinents, décider si l'embranchement n'est pas rentable et continuera vraisemblablement de ne pas l'être et si la ligne doit ou non être abandonnée...

Ces termes indiquent que la désignation d'une ligne comme étant non rentable est une détermination distincte de l'établissement d'une perte réelle attribuable à la ligne en question et subséquente à cet établissement.

La Loi indique aussi clairement que la désignation d'une ligne comme étant "non rentable" ne veut pas nécessairement dire que la ligne devrait être abandonnée.

Le paragraphe (3) de l'article 254 commence par ces mots:

> Lorsqu'elle décide si un embranchement non rentable ou tout segment de celui-ci doit ou non être abandonné...

Ces termes indiquent que la non-rentabilité est une condition préalable de l'abandon, mais n'en est pas la cause déterminante. À cause de ces dispositions de la Loi, l'expression "non rentable" prend une grande importance. Cette question a été étudiée par le Comité des transports par chemin de fer dans l'arrêt *La compagnie de chemin de fer du Pacifique Canadien re Esquimalt and Nanaimo Railway Co.*, (1970-1971) C.T.C. 86, relatif à une requête en abandon d'un service de trains de voyageurs. Le Comité a

The Committee, having thus found that the company, in the operation of the Temiscouata branch line, has incurred actual loss in one or more of the accounting years, held hearings, as mentioned above, at Rivière-du-Loup on September 18, 1979, and at Notre-Dame-du-Lac on September 20, 1979, to enable all persons wishing to do so to present their views on the application for abandonment of this branch line.

Section 254(1) of the *Railway Act* requires that the Committee, at this stage of its investigation, make the following determination:

> If the Commission finds that in its opinion the company ... has incurred actual loss ..., the Commision shall ..., having regard to all matters that to it appear relevant, determine whether the branch line is uneconomic and is likely to continue to be uneconomic and whether the line should be abandoned ...

This language indicates that the designation of a line as uneconomic is a determination separate from and subsequent to the identification of an actual loss attributable to the line in question.

The Act is also clear that the designation of a line as "uneconomic" does not necessarily mean that the line should be abandoned.

Section 254(3) commences with the words:

> In determining whether an uneconomic branch line or any segment thereof should be abandoned ...

This phraseology indicates that the designation "uneconomic" is a prerequisite for abandonment, but not the determinant thereof. Because of these provisions in the Act, the "uneconomic" designation takes on a high degree of importance. This question was studied by the Railway Transport Committee in the case of *CPR Re Esquimalt and Nanaimo Railway Co.*, (1970-1971) C.T.C. 86, concerning an application for the discontinuance of a passenger-train service. The Committee proceeded to analyze section 260(5)

procédé à une analyse du paragraphe (5) de l'article 260 de la *Loi sur les chemins de fer*. Dans cette affaire, le Comité a décidé que:

> La nature et l'étendue de l'analyse économique qui doit, à ce stage être faite, furent parmi les questions débattues par le Comité dans son enquête de 1968 et 1969 sur les frais. Nous avons décidé que la "non rentabilité" est une condition préalable de l'abandon, mais n'en est pas la cause déterminante.
>
> Il s'ensuit qu'à moins qu'il soit établi qu'un service de trains de voyageurs qui fait l'objet d'une demande d'abandon est non rentable et continuera vraisemblablement à le demeurer comme il est prescrit au paragraphe (5) de l'article 314 de la *Loi sur les chemins de fer*, il n'appartient pas au Comité de décider si ce service doit ou non être supprimé. (p. 91-92)

Dans le même arrêt, le Comité a discuté de la signification de l'expression "non rentable". Le Comité a cité la partie des *Motifs de son Ordonnance n° R-6313 du 5 août 1969, Concernant les Frais*, Vol. 59 J.O.R.&R., 439, à la page 524 (dont la version anglaise est également rapportée au Vol. 1966-69 C.T.C. 361, à la page 440), où il a décidé que l'expression "non rentable" telle qu'utilisée quant aux embranchements dans l'article 254 de la *Loi sur les chemins de fer*, signifie:

> qu'il faut, non seulement que la ligne ne soit pas profitable mais aussi qu'elle ne puisse pas le devenir au moyen de toute modification réalisable dans les pratiques d'exploitation du chemin de fer, l'arrangement des horaires et l'acheminement du trafic, ou la restructuration des embranchements mêmes.

Le Comité ne doit pas non plus perdre de vue les dispositions du paragraphe (1) de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* qui stipule en partie ce qui suit:

> La compagnie doit... fournir ...des installations suffisantes et convenables pour la réception et le chargement des marchandises et effects présentés à la compagnie pour être transportés sur son chemin de fer;...

of the *Railway Act*. In this case, the Committee decided that:

> The nature and scope of the economic analysis thus required to be made was one of the issues considered by the Committee in its Cost Inquiry of 1968 and 1969. We decided that the designation "uneconomic" is a prerequisite for discontinuance, but not the determinant thereof.
>
> It follows that unless a passenger-train service that is the subject of an application for discontinuance is determined to be uneconomic and is likely to continue to be uneconomic, as required by Section 314(5) of the *Railway Act*, it is not open to the Committee to decide whether it should be discontinued. (pp 91-92)

In the same case, the Committee discussed the significance of the expression "uneconomic". The Committee quoted that part of the *Reasons for Order No. R-6313 Concerning Cost Regulations* Vol 59 J.O.R.&R., 439, page 524 (the English version of which is also reported in Vol 1966-69 C.T.C. 361, page 440), in which it determined that the expression "uneconomic" as used in reference to branch lines in section 254 of the *Railway Act* means

> the line must not only be unprofitable, but it must be incapable of being rendered profitable within the scope of all feasible alterations in the operating practices of the railway, the scheduling and routing of traffic or the restructuring of the branch lines themselves.

Nor should the Committee overlook the provisions of section 262(1) of the *Railway Act*, which stipulates in part as follows:

> The company shall ... furnish ... adequate and suitable accommodation for the receiving and loading of all traffic offered for carriage upon the railway; ...

Le terme "peut" donne une latitude d'action alors que "doit" est impératif; par conséquent les dispositions susdites imposent à une compagnie ferroviaire certains devoirs qu'elle doit respecter en tout temps, sauf circonstances exceptionnelles où la Commission peut relever la compagnie de ses fonctions, grâce au pouvoir discrétionnaire que lui confère la Loi. Le paragraphe (1) de l'article 262 ne stipule cependant pas que la compagnie doit fournir "des installations suffisantes et convenables" quand et si elle le veut. Si tel était le cas, on aurait employé "peut" au lieu de "doit".

Le Comité estime également avoir les pouvoirs nécesaires, conformément au paragraphe 3 de l'article 262 de ladite Loi, pour ordonner à toute compagnie qui ne respecte pas cette obligation de fournir "des installations suffisantes et convenables", de procéder à la construction ou à la réfection desdites installations dans un délai que le Comité juge convenable. Le paragraphe (8) du même article nous donne d'ailleurs la latitude d'imposer des frais à la compagnie qui ne se serait pas conformée à une telle ordonnance.

Or, les résultats de notre enquête révèlent que l'état physique de la voie ferrée entre Rivière-du-Loup et Edmundston est en mauvais état à plusieurs endroits. Lors de l'audience à Rivière-du-Loup, M. Réginald Arsenault, préposé à l'entretien pour le CN, décrivant l'état de la voie ferrée du Témiscouata s'est exprimé de la façon suivante:

M. Arsenault

> Disons entre Rivière-du-Loup et St-Louis-du-Ha-Ha, notre rail comprend cinquante-six (56) livres, le rail est en pauvre condition, ce fait depuis dix-huit cent quatre vingt-six (1886) qu'il a été installé, les dormants des traverses sont mêlés entre du bois dur et du bois tendre; les dormants de bois dur sont en bonnes conditions, mais ceux du bois tendre ou bois mouillé sont en mauvaises conditions. Le ballast est d'une qualité inférieure, c'est mêlé avec la boue, le sable, la surface d'alignement et disons en pauvres conditions, puis là, on a des mauvaises herbes qui commencent à pousser entre les rails. Maintenant, entre St-Louis-du-Ha-Ha et Cabano, on a encore de la rail de cinquante-six (56) livres qui est dans le même état que men-

The term "may" allows a certain degree of latitude of action, whereas "shall" is imperative; consequently the above provisions impose on a railway company certain obligations which it must observe at all times, except in exceptional circumstances when the Commission may relieve the company of its functions, through the discretionary power conferred on it by the Act. Section 262(1) however does not stipulate that the company shall furnish "adequate and suitable accommodation" when and if it wishes. If this were the case, the Act would have used the term "may" instead of "shall".

The Committee also considers that it has the necessary authority, under section 262(3) of the said Act, to order any company failing to observe this obligation to furnish "adeqate and suitable accommodation" to proceed with the construction or reconstruction of the said accommodation within such time limit as the Committee deems appropriate. Subsection (8) of the same section, moreover, gives us the latitude to impose charges on any company failing to conform to such an order.

Now, the results of our investigation reveal that the track between Rivière-du-Loup and Edmundston is in poor physical condition in a number of areas. During the hearing at Rivière-du-Loup, Mr. Réginald Arseneault, maintenance supervisor for the CN, describing the condition of the Temiscouata line, made the following statements:

Mr. Arsenault

> Say between Rivière-du-Loup and St-Louis-du-Ha-Ha our rails are fifty-six (56) pounds, the rails are in poor condition, it was eighteen eighty-six (1886) that they were installed, the sleepers of the ties are a mixture of hardwood and softwood; the hardwood sleepers are in good condition, but the softwood or dipped wood ones are in poor condition. The ballast is inferior quality, it's mixed with mud, sand, the surface of alignment is, say, in poor condition, and then there are weeds starting to grow between the rails. Now, between St-Louis-du-Ha-Ha and Cabano, there are some more fifty-six (56) pound rails which are in the same condition as I mentioned, the sleepers, ballast, the surface of alignment and the shafts are in the

tionné, les dormants ballast, la surface d'alignement puis les arbres (sic) sont dans la même condition que je viens de mentionner excepté peut-être la différence, c'est qu'on a des affouillements à huit (8) endroits qui prendraient peut-être deux milles (2 000) tonnes de gravier pour réparer.

M. Cantin

Ça, c'est le long du lac?

M. Arsenault

Non, c'est entre St-Louis et Cabano, ... des fossés.

M. Cantin

O.K.

M. Arsenault

Maintenant, entre Cabano et Ste-Rose, la rail est mêlée entre quatre-vingt (80), quatre-vingt-cinq (85) livres et cinquante-six (56) livres, la rail de quatre-vingt-cinq (85) livres est en bon état, mais celles de quatre-vingt (80), et cinquante-six (56) livres sont en mauvais état. On a des affouillements entre Cabano et Ste-Rose de peut-être vingt-cinq (25) à vingt-six (26) endroits qui prendraient environ vingt-cinq mille (25 000) tonnes du rip-rap, grosses roches de 3 à 5 tonnes, ça je veux dire c'est de la grosse roche pour réparer. Les dormants sont mêlés de bois mou et de bois dur, comme j'ai mentionné avant, le bois mou est en mauvais état, mais le bois dur est correct. Entre Ste-Rose et puis le milage soixante-neuf (69) qui nous amène à la frontière de Nouveau-Brunswick à Québec, la rail consiste du cinquante-six (56) livres, quatre-vingt-cinq (85) et cent (100) livres le quatre-vingt-cinq (85) et cent (100) livres est en bon état, le cinquante-six (56) livres devrait être changé, les traverses et puis le ballast, ça a pas été changé, c'est la même chose.

Entre le milage soixante-neuf (69) et Edmundston, là la rail cent (100) livres et quatre-vingt-cinq (85) livres est en bon état, le ballast est moyen, on a de la roche concassée à quelques endroits. Les traverses, dont plusieurs ont été changées, il y a encore des traverses de bois mou qui devraient être changées, mais c'est en meilleure condition que d'autres endroits. (p. 80-81-82)

same condition I just mentioned, except maybe the difference is that there are washouts in eight (8) places that would take maybe two thousand (2,000) tons of gravel to repair.

Mr. Cantin

That's along the lake?

Mr. Arsenault

No, between St-Louis and Cabano, ... ditches.

Mr. Cantin

OK.

Mr. Arsenault

Now, between Cabano and Ste-Rose, the rails are a mixture of eighty (80), eighty-five (85) and fifty-six (56) pounds, the eighty-five (85) pound rails are in good condition, but the eighty (80) and fifty-six (56) pound rails are in poor condition. There are washouts between Cabano and Ste-Rose in maybe twenty-five (25) or twenty-six (26) places that would take about twenty-five thousand (25,000) tons of riprap, big rocks, 3 to 5 tons, I mean, those are big rocks, to repair. The sleepers are a mixture of softwood and hardwood, as I mentioned before, the softwood is in poor condition, but the hardwood is fine. Between Ste-Rose and mile sixty-nine (69), which takes us to the border between New Brunswick and Quebec, the rails are fifty-six (56) pounds, eighty-five (85) pounds and one hundred (100) pounds; the eighty-five (85) and one hundred (100) pounds are in good condition, the fifty-six (56) pounds should be replaced, the ties and ballast, that hasn't been changed, it's the same thing.

Between mile sixty-nine (69) and Edmundston, the hundred (100) and eighty-five (85) pound rails are in good condition, the ballast is so-so, there's crushed rock in some places. The ties, some of which have been replaced, there are still some softwood ties that should be replaced, but it's in better condition there than some other places. (pp 80-81-82)

Lors de l'audience tenue à Rivière-du-Loup, M. Jean-Marie St-Cyr, surintendant adjoint du CN à Edmundston a révélé au Comité que le segment de la voie ferrée qui s'étend entre Rivière-du-Loup et Cabano est fermé depuis 1977:

M. St-Cyr

> ...Le vingt-cinq (25) juin soixante-dix-sept ('77), la ligne est interrompue entre Cabano et Rivière-du-Loup en raison des affouillements et effondrements de la voie à plusieurs endroits, deux (2), quatre (4), à huit (8) endroits. Les travaux de réfection n'ont pas encore été effectués dans ces endroits là...

Plusieurs personnes qui ont comparu à l'audience publique se sont plaintes du manque de service et de la détérioration de la voie. Lauréat Marquis du Conseil régional du développement de l'Est du Québec a résumé le point de vue des industriels du Témiscouata de la façon suivante:

M. Marquis

> Quand on veut noyer son chien on dit qu'il a la rage. C'est bien ce que semble être l'attitude du CN dans ce dossier depuis quelques années; en effet, on réduit les services au point de fermer à toutes fins que de droits la section entre Rivière-du-Loup et Cabano. On ne saurait, dès lors, s'étonner de voir le tonnage diminuer (p. 321) ... la population ... doit compter ... a droit à des services adéquats. (p. 324)

Fernand Nadeau a souligné que dans son état actuel, la voie ferrée ne répond pas aux exigences d'aujourd'hui:

M. Nadeau

> Témiscouata date des années 1800 et le CN n'a pas fait d'efforts très sincères pour remettre la voie dans un état où elle puisse remplir les exigences de 1979, 1960 ou même 1950. On a laissé détruire la subdivision du Témiscouata...

Plusieurs industriels sont venus affirmer au Comité que les pertes subies par le CN relativement à l'embranchement du Témiscouata

During the hearing at Rivière-du-Loup, Mr. Jean-Marie St-Cyr, CN assistant superintendent at Edmundston, revealed to the Committee that the segment of the railway between Rivière-du-Loup and Cabano had been closed since 1977:

Mr. St-Cyr

> ... On June twenty-fifth (25), seventy-seven ('77), the line was closed between Cabano and Rivière-du-Loup because of washouts and cave-ins on the track in a number of locations, two (2), four (4) to eight (8) locations. These locations have not yet been rebuilt ...

A number of people who appeared at the public hearing complained of the lack of service and the deterioration of the track. Lauréat Marquis of the Eastern Quebec Regional Development Council summarized the views of Temiscouata's industrialists as follows:

Mr Marquis

> As the saying goes, 'When you want to drown your dog, you say he's mad'. That's what the CN's attitude seems to have been in the past few years; in fact, they've reduced services to the point of closing the section between Rivière-du-Loup and Cabano for all practical purposes. So it's no wonder that the tonnage has dropped (p. 321) ... the population ... should be able to count on ... is entitled to adequate service. (p. 324)

Fernand Nadeau pointed out that in its present condition, the railway does not meet today's requirements:

Mr. Nadeau

> Temiscouata dates from the 1800's and CN has not made any very sincere effort to bring the track up to a condition where it would meet the requirements of 1979, 1960 or even 1950. They have let the Temiscouata subdivision fall apart ...

A number of industrialists appeared before the Committee to state that the losses incurred by CN relative to the Temiscouata branch line

sont dues principalement au fait que le CN ne fournit pas d'installations suffisantes et convenables pour le transport. Étant donné le service inadéquat du CN, les industries préfèrent utiliser les services routiers jusqu'à Edmundston.

Mr. Martin Pelletier, représentant Papiers Cascades (Cabano) Inc. a donné un compte rendu au Comité des négociations que l'entreprise a eues avec le CN lors de la construction de l'usine:

M. Pelletier

Première partie, en historique, lors de la construction de l'usine de Papiers Cascades (Cabano) Inc. M. Bernard Lemaire qui était alors le maître d'oeuvre et le concepteur du projet, s'est enquis auprès des Chemins de fer Nationaux du Canada de la possibilité d'une implantation d'une voie d'évitement à l'usine, le but visé étant l'utilisation du tronçon Rivière-du-Loup - Edmundston pour le transport des produits finis et des matières premières.

À ce moment-là, les autorités du CNR ont découragé M. Lemaire, dans ces démarches, alléguant que leur compagnie n'était pas prête à investir sur le tronçon actuel étant donné son état vieillot et la non-rentabilité de la ligne.

L'argumentation présentée par les dirigeants du CNR à ce moment-là se résumait aux points suivants:

- premièrement, le volume transporté par la ligne est trop faible pour justifier l'investissement nécessaire à la remise en état,

- deuxièmement, le poids brut maximal permissible de cent quarante-deux mille (142 000) livres ne permet pas d'offrir des taux de transport comparables à ceux possibles sur des lignes pouvant supporter les poids de deux cent vingt mille (220 000) livres,

- et troisièmement, le volume possible de transport de Papiers Cascades (Cabano) Inc. par chemin de fer n'est pas connu et il est difficile d'estimer quels peuvent être les taux à consentir et l'investissement possible sur le tronçon.

are due primarily to the fact that CN does not provide adequate and suitable accommodation for transport. Given CN's inadequate service, the industries prefer to use highway services to Edmundston.

Mr. Martin Pelletier, representing Papiers Cascades (Cabano) Inc., outlined for the Committee the negotiations which the firm had with CN during construction of the plant:

Mr. Pelletier

First of all, looking back, at the time of construction of the Papiers Cascades (Cabano) Inc. plant, Mr. Bernard Lemaire, who was then the prime contractor and designer of the project, asked the Canadian National Railways about the possibility of putting in a siding to the plant, the purpose being to use the Rivière-du-Loup - Edmundston section to transport finished products and raw materials.

At that time, the CNR authorities discouraged Mr. Lemaire, in these discussions, alleging that their company was not prepared to make any investments in the existing section, given its antiquated condition and the uneconomic position of the line.

The argument presented by the officials of the CNR at that time was summarized by the following points:

- first, the volume carried by the line is too low to justify the investment necessary to bring it up to the proper condition,

- second, the maximum permissible gross weight of one hundred and forty-two thousand (142,000) pounds is not enough to permit freight rates comparable to those possible on lines capable of carrying weights of two hundred and twenty thousand (220,000) pounds,

- and third, the potential rail traffic volume from Papiers Cascade (Cabano) Inc. is unknown and it is difficult to estimate what rates could be offered and how much investment would be required on the section.

Devant une telle attitude et prévoyant des négotiations excessivement longues avant d'arriver à une entente concrète, M. Lemaire a jugé trop risqué de prévoir l'investissement pour une voie d'évitement et s'est par conséquent concentré à dessiner d'abord l'usine en fonction du camionnage.

Il décidait alors de remettre à plus tard les négociations avec le CNR. Une fois l'usine construite Papiers Cascades (Cabano) Inc. a continuellement demandé des taux de transport au CNR pour ses produits, la plupart de ces demandes ont été verbales, les taux qui nous étaient alors offerts même en partant d'Edmundston, Nouveau-Brunswick ne nous ont jamais permis de faire compétition au camionnage, bien plus pour nos expéditions aux États-Unis nous nous sommes retrouvés dans une situation assez paradoxale, en effet, le chemin de fer Bangor Roostock nous offrait des taux inférieurs de près de vingt dollars ($20) la tonne pour des livraisons aux États-Unis, plus particulièrement dans la région de Chicago, il faut remarquer ici que le point de chargement de Bangor-Roostock Railway se situe à un kilomètre seulement de celui du CNR de l'autre côté de la rivière St-Jean à Madawaska, cette différence de taux nous a donc amené à organiser un point de chargement à Madawaska et ici nous désirons souligner l'excellence de la collaboration des autorités de B&R lors de l'organisation de ce point de chargement. (p. 485-486 487)

M. Martin Pelletier a, par la suite, faite part au Comité de la volonté de la compagnie de faire construire une voie d'évitement jusqu'à son usine, si le CN accepte d'améliorer son service et de procéder à la réfection de sa voie ferrée. De plus, M. Pelletier a présenté au Comité les prévisions de transport de Papiers Cascades (Cabano) Inc. pour 1980:

M. Pelletier

Les volumes que nous avons mentionnés pour l'année quatre-vingt (80), nous prévoyons une augmentation de production de soixante-douze mille (72 000) tonnes à environ cent mille (100 000) par année, sont les suivantes:

In view of this attitude and the probability that excessively long negotiations would be necessary to arrive at any agreement of a concrete nature, Mr. Lemaire felt that there was too much risk involved in anticipating any investment in a siding and consequently concentrated on designing the plant primarily for trucking.

He therefore decided to postpone negotiations with the CNR. Since the construction of the plant, Papiers Cascades (Cabano) Inc. has continually asked the CNR for freight rates for its products: most of these requests have been verbal, the rates which were then offered to us, even from Edmundston, New Brunswick, were never low enough to compete with trucking: in fact, for our shipments to the United States we found ourselves in a somewhat paradoxical situation, it turned out that the Bangor-Roostock Railway was offering us rates almost twenty dollars ($20) per ton lower for deliveries to the United States, particularly in the Chicago region We should mention here that the loading point for the Bangor-Roostock Railway is only one kilometre away from the CNR's on the other side of the St-John River at Madawaska. So this difference in rates led us to set up a loading point at Madawaska and here we want to emphasize the excellent cooperation which we received from the authorities of B&R in setting up this loading point. (pp 485-486-487)

Mr. Martin Pelletier later informed the Committee of the company's willingness to build a siding into its plant, if the CN would agree to improve its service and to repair the railway. In addition, Mr. Pelletier presented to the Committee the anticipated freight volume from Papiers Cascades (Cabano) Inc. for 1980:

Mr. Pelletier

The volumes we mentioned for the year nineteen eighty (1980), we anticipate an increase in production from seventy-two thousand (72,000) tons to approximately one hundred thousand (100,000) a year, are as follows:

En exportation, via St-Jean (Nouveau-Brunswick) ou Gros Cacouna, quinze mille (15 000) tonnes, le marché canadien, c'est-à-dire principalement Montréal et Toronto, cinquante mille (50 000) tonnes, les États-Unis, trente-cinq mille (35 000) tonnes pour un total de cent mille (100 000) tonnes. (p. 488-489)

Il faut remarquer ici que Papiers Cascades (Cabano) Inc. recherche toujours à augmenter son volume canadien de papier puisque ce marché est le plus stable, par conséquent dans la décennie qui suivra, nous pensons pouvoir amener sur le marché canadien une part encore plus importante que celle mentionnée dans ces prévisions.

Conclusions

Considérant les preuves produites aux audiences tenues à Rivière-du-Loup et à Notre-Dame-du-Lac, le Comité est d'avis que le CN n'a pas établi que l'embranchement du Témiscouata est une entreprise non rentable. Les témoignages entendus indiquent qu'au lieu d'encourager le transport ferroviaire, le CN a semblé le décourager et ce de plusieurs façons: d'abord depuis 1950, on a laissé la voie se détériorer et se déprécier et depuis 1977, le CN n'exploite plus que le tronçon Cabano-Edmundston, soit une distance de 34.3 milles des 73.20 à l'étude. Le CN explique que ce sont des affouillements qui ont causé cette interruption de service, mais il n'a rien fait depuis deux ans pour corriger la situation. Pour citer M. Godbout, maire de Rivière-du-Loup:

Alors, comment peut-on employer un chemin de fer qui ne fonctionne pas? Quand vous n'avez pas de voiture vous allez à pied...

Ensuite, plusieurs personnes se sont plaintes que les taux offerts n'étaient pas concurrentiels. Le CN explique que les taux plus bas dépendent d'un chargement plus considérable par wagon. Par ailleurs, plusieurs expéditeurs disent que la réfection de la voie, surtout entre Edmundston et Cabano, est nécessaire pour qu'ils puissent mettre un chargement plus lourd dans les wagons. Ainsi, les expéditeurs ne peuvent pas profiter d'un taux plus raisonnable et le CN n'attire que très peu de trafic. Les renseignements soumis au Comité relativement au service de marketing du CN montrent qu'il n'y a pas eu

For export, via Saint John, New Brunswick, or Gros Cacouna, fifteen thousand (15,000) tons, the Canadian market, that is, primarily Montreal and Toronto, fifty thousand (50,000) tons, the United States, thirty-five thousand (35,000) tons, for a total of one hundred thousand (100,000) tons. (pp. 488-489)

It should be noted here that Papiers Cascades (Cabano) Inc. is always trying to increase its Canadian volume of paper since this is the most stable market; consequently, in the next decade, we plan to direct an even larger proportion to the Canadian market than these figures show.

Conclusions

In view of the evidence submitted at the hearings held at Rivière-du-Loup and at Notre-Dame-du-Lac, the Committee is of the opinion that CN has not established that the Temiscouata branch line is an uneconomic operation. The testimony heard indicates that instead of encouraging rail transport, CN has seemed to discourage it, in a number of ways: First, since 1950, it has let the track deteriorate and depreciate, and since 1977, CN has operated only the Cabano-Edmundston segment, a distance of 34.3 miles of the 73.20 under study. CN explains that it was washouts which caused this interruption in service, but it has done nothing in two years to correct the situation. To quote Mr. Godbout, the mayor of Rivière-du-Loup:

So how can you use a railway that isn't running? When you don't have a car, you walk ...

In addition, a number of people complained that the rates offered were not competitive. CN explains that lower rates are available only on larger carloads. On the other hand, a number of shippers say that the railway has to be repaired, particularly between Edmundston and Cabano, before they can put heavier loads in the cars. Thus, shippers cannot be given a more reasonable rate and CN attracts very little traffic. The information submitted to the Committee relative to the CN marketing service shows that there has been very little positive effort on the part of CN in this field. For all these reasons,

d'effort très positif de la part du CN dans ce domaine. Pour toutes ces raisons, le Comité conclut que le CN n'a pas essayé de rendre la subdivision du Témiscouata rentable. Le CN doit exploiter un embranchement en tenant compte des principes commerciaux que ce chemin de fer applique avec succès dans ces autres entreprises. C'est seulement à ce moment-là que le Comité peut décider si la ligne est rentable ou non. C'est pourquoi le Comité adopte ici la conclusion du Comité dans l'*arrêt E&N*:

> Tant que la preuve ne nous aura pas été apportée que l'embranchement est exploité correctement par le CP Rail pour tout ce qu'il est en son pouvoir de faire, il nous est impossible de déterminer si le service est non rentable et si vraisemblablement il continuera à le demeurer. (1970-1971) C.T.C. 101

De plus, le Comité estime que la preuve démontre que la compagnie ferroviaire ne s'est pas acquittée de l'obligation prévue au paragraphe (1) de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* en ne fournissant pas les installations suffisantes et convenables pour le transports de marchandises sur sa voie ferrée entre Rivière-du-Loup et Edmundston. L'industrie locale, présentement en pleine expansion, requiert le service ferroviaire de façon à pouvoir consolider sa position face à la concurrence d'autres industries qui bénéficient d'un meilleur service de transport. Toutefois, les témoignages de plusieurs industriels de la région lors de l'audience ont convaincu le Comité du fait que, dans son état actuel, le service offert par le CN est inadéquat. L'industrie locale ne peut pas vraiment jouir d'une position concurrentielle avec un service ferroviaire tel que celui qui est présentement offert.

Le Comité rejette donc la requête des Chemins de fer Nationaux du Canada en abandon de l'exploitation de la subdivision Témiscouata.

De plus, et conformément au paragraphe 3 de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*, la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada devra procéder à la réfection de la voie ferrée entre Rivière-du-Loup et Edmundston de la façon suivante:

a) entre le point milliaire 3.80 et 42.0, le chemin de fer devra être remis en service de

the Committee concludes that CN has not tried to make the Temiscouata subdivision economic. CN must operate a branch line on the basis of the commercial principles which it applies to its other business with such success. Only then can the Committee decide whether the line is economic. For these reasons, the Committee hereby adopts the conclusion reached by the Committee in the *E&N case*:

> Until we have evidence before us that the service is being properly run so far as it is within the power of CP Rail (in our case CN Rail) to do so, it is impossible for us to make the determination whether the service is uneconomic and is likely to continue to be uneconomic. (1970-1971) C.T.C. 101

Moreover, the Committee believes that the evidence demonstrates that the railway company has not fulfilled the obligation provided in section 262(1) of the *Railway Act* by not furnishing adequate and suitable accommodation for the carrying of freight on its railway between Rivière-du-Loup and Edmundston. Local industry, which is currently in full expansion, needs rail service if it is to consolidate its position in the face of competition from other industries enjoying better transport service. However, the testimony of a number of the region's industrialists during the hearing has convinced the Committee that, in its present state, the service offered by CN is inadequate. Local industry cannot really enjoy a competitive position with rail service like that which is presently offered.

The Committee therefore rejects the application by the Canadian National Railways to abandon the operation of the Temiscouata subdivision.

In addition, and in accordance with section 262(3) of the *Railway Act*, the Canadian National Railways shall proceed with the reparation of the railway between Rivière-du-Loup and Edmundston as follows:

a) between mileages 3.80 and 42.0, the railway shall be returned to service in a condition

façon à pouvoir supporter à nouveau des wagons ayant un poids total de 142 000 livres;

b) entre le point milliaire 42.0 et 77.0, le CN devra procéder à la réfection de la voie de façon à la rendre apte à supporter des wagons ayant une poids total de 220 000 livres.

De cette façon, le Comité considère que l'infrastructure ferroviaire pourra satisfaire aux besoins.

Le CN devra entreprendre ces travaux de réfection de la voie le plus tôt possible, mais avant le 1er septembre 1980. Au cours de l'exécution de ces travaux, le CN sera tenu de soumettre au Comité tous les deux mois un rapport des progrès des travaux. Il devra aussi l'aviser de la date de la fin des travaux.

Une ordonnance sera donc rendue dans ce sens.

capable of again accommodating cars having a total weight of 142,000 pounds,

b) between mileages 42.0 and 77.0, CN shall proceed to rebuild the line to a condition capable of accommodating cars having a total weight of 220,000 pounds.

The Committee feels that these measures will enable the railway's physical plant to satisfy current needs.

CN shall undertake the work of repairing the line as soon as possible, but before September 1, 1980. In the course of the execution of this work, CN shall be required to submit a report on the progress of the work to the Committee every two months. It shall also advise it of the date of completion of the work.

An Order will be issued accordingly.

Liste des personnes ayant présenté des oppositions et interventions écrites avant l'audience

Patrick Rineau
Georges O'Leary
Robert O'Leary
Sonia Bélanger
Jacques Landry
Eymard G. Corbin (député de Madawaska-Victoria)
Paul Lafrance (député de Rivière-du-Loup)
Rosaire Gendron (député de Kamouraska - Rivière-du-Loup)
Eudore Allard (député de Rimouski)
Conseil régional de développement de l'Est du Québec

Office de développement de l'Est du Québec (J.P. Gendron)

Moulage sous pression AMT Inc.
Les Contre-Plaqués G. Rioux Inc.
Bégin & Bégin Incorporée
Cabano Hardwood Specialties Inc.
L. R. D'Anjou Inc.
Les Tourbières Premier Ltée
Richard Pelletier & Fils Inc.
Boulangerie Tardif & Fils Ltée
L'Abattoir-du-Témis
Deniso Lebel
Laurier Caron Enr.
Quincaillerie PCM Limitée
J.M. Simard Ltée
Garage R. Cloutier Enr.
Garage Moreau Ltée
La Briquette Dégelis Ltée
Les Industries Georges Deschênes Ltée
La Compagnie LRD
Raoul Guérette Inc.
Les Matériaux de Construction Castonguay Inc.
La corporation de développement économique de la région de Ville Dégelis

Papiers Cascades (Cabano) Inc.
S.C.A. St-Hubert
Caisse d'entraide économique Témiscouata

Conseil promotion économique Cabano Inc.

La Fédération de l'UPA du Bas St-Laurent
Société coopérative agricole de beurrerie

List of persons having presented written objections and statements prior to the hearing

Patrick Rineau
Georges O'Leary
Robert O'Leary
Sonia Bélanger
Jacques Landry
Eymard G. Corbin (MP for Madawaska-Victoria)

Paul Lafrance (MP for Rivière-du-Loup)
Rosaire Gendron (MP for Kamouraska - Rivière-du-Loup)
Eudore Allard (MP for Rimouski)
Conseil régional de développement de l'Est du Québec
(Eastern Quebec Regional Development Council)
Office de développement de l'Est du Québec
(J.P. Gendron)
(Eastern Quebec Development Office)
Moulage sous pression AMT Inc.
Les Contre-Plaqués G. Rioux Inc.
Bégin & Bégin Incorporée
Cabano Hardwood Specialties Inc.
L.R. D'Anjou Inc.
Les Tourbières Premier Ltée
Richard Pelletier & Fils Inc.
Boulangerie Tardif & Fils Ltée
L'Abattoir-du-Témis
Deniso Lebel
Laurier Caron Enr.
Quincaillerie PCM Limitée
J.M. Simard Ltée
Garage R. Cloutier Enr.
Garage Moreau Ltée
La Briquette Dégelis Ltée
Les Industries Georges Deschênes Ltée
La Compagnie LRD
Raoul Guérette Inc.
Les Matériaux de Construction Castonguay Inc.
La corporation de développement économique de la région de Ville Dégelis
(Ville Dégelis Region Economic Development Corporation)
Papiers Cascades (Cabano) Inc.
SCA St-Hubert
Caisse d'entraide économique Témiscouata
(Temiscouata Economic Mutual Assistance Fund)
Conseil promotion économique Cabano Inc.
(Cabano Economic Promotion Council Inc.)
La Fédération de l'UPA du Bas St-Laurent
Société coopérative agricole de beurrerie

Coopérative de développement agro-forestier du Témiscouata	Coopérative de développement agro-forestier du Témiscouata
La Légion Royale Canadienne	The Royal Canadian Legion
Opération Dignité II	Opération Dignité II
Village de St-Jacques	Village of St-Jacques
The Corporation municipale de St-Modeste	The Municipal Corporation of St-Modeste
Ville d'Edmundston	City of Edmundston
La Corporation municipale de St-Antonin	La Corporation Municipale de St-Antonin
Corporation municipale de St-Juste-du-Lac	The Municipal Corporation of St-Juste-du-Lac
Corporation municipale de la Paroisse St-Eusèbe	The Municipal Corporation of the Parish of St-Eusèbe
Corporation municipale Packington	The Municipal Corporation of Packington
Corporation municipale de la Paroisse de St-Épiphane	The Municipal Corporation of the Parish of St-Épiphane
Municipalité du Comité de Témiscouata	The Municipal Corporation of Temiscouata County
Corporation municipale de St-Paul-de-la-Croix	Municipal Corporation of St-Paul-de-la-Croix
Corporation municipale de Lac-des-Aigles	Municipal Corporation of Lac-des-Aigles
La Municipalité de St-Jean-de-la-Lande	The Municipality of St-Jean-de-la-Lande
Corporation municipale de St-Godard-de-Lejeune	Municipal Corporation of St-Godard-de-Lejeune
Corporation municipale de St-Michel-du-Squatec	Municipal Corporation of St-Michel-du-Squatec
La Municipalité de St-Louis-du-Ha-Ha	The Municipality of St-Louis-du-Ha-Ha
Municipalité de Pierre de Lamy	Municipality of Pierre de Lamy
Corporation municipale de Saint-François-Xavier-de-Viger	Municipal Corporation of Saint-François-Xavier-de-Viger
Corporation municipale Paroisse St-Hubert	Municipal Corporation of the Parish of St-Hubert
Corporation municipale de Auclair	Municipal Corporation of Auclair
Ville Notre-Dame-du-Lac	Town of Notre-Dame-du-Lac
Corporation municipale de St-Honoré de Témiscouata	Municipal Corporation of St-Honoré de Témiscouata
Corporation municipale de Saint-Cyprien	Municipal Corporation of Saint-Cyprien
Corporation municipale de Saint-Guy	Municipal Corporation of Saint-Guy
Corporation municipale de Esprit-Saint	Municipal Corporation of Esprit-Saint
Corporation municipale de Ville Dégelis	Municipal Corporation of Ville Dégelis
La Cité de Rivière-du-Loup	The City of Rivière-du-Loup
Union des conseils de comté et des municipalités locales du Québec (U.C.C.Q.) Inc.	Union des conseils de comté et des municipalités locales du Québec (UCCQ) Inc. (Union of County Councils and Local Municipalities of Quebec Inc.)
La Ville de Cabano	The Town of Cabano
Corporation du Comté Rivière-du-Loup	Corporation of the County of Rivière-du-Loup
La Chambre de commerce, d'industrie et de tourisme de la région du Grand-Portage Inc.	La Chambre de commerce, d'industrie et de tourisme de la région du Grand-Portage Inc. (Grand-Portage Regional Chamber of Commerce, Industry and Tourism Inc.)
La Chambre de commerce régionale Grand-Portage	La Chambre de commerce Régionale Grand-Portage (Grand-Portage Regional Chamber of Commerce)
La Chambre de commerce Ville d'Edmundston	La Chambre de commerce Ville d'Edmundston (City of Edmundston Chamber of Commerce)

Chambre de commerce de Squatec

Chambre de commerce de Rivière-du-Loup

La chambre de commerce de St-Louis-du-Ha-Ha

La Chambre de commerce senior Notre-Dame-du-Lac

La jeune Chambre de Rivière-du-Loup

Le service du développement du transport terrestre des marchandises du ministère des Transports du Québec

Chambre de commerce de Squatec (Squatec Chamber of Commerce)

Chambre de commerce de Rivière-du-Loup (Rivière-du-Loup Chamber of Commerce)

La chambre de commerce de St-Louis-du Ha-Ha (St-Louis-du-Ha-Ha Chamber of Commerce)

La Chambre de commerce senior Notre-Dame-du-Lac (Notre-Dame-du-Lac Senior Chamber of Commerce)

La jeune Chambre de Rivière-du-Loup (Rivière-du-Loup Junior Chamber)

Quebec Department of Transport, Land Freight Transport Development Service

Relative à la requête présentée par Mlle Clariss Kelly au titre de l'article 281 de la Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, concernant un tarif-voyageurs spécial local et commun n° 1, CTC-1, Article 13-D

Répertorié: Re Mlle Clariss Kelly

Comité des transports par chemin de fer: J.A.D. Magee (président), R.M. March et J.F. Walter.

Ordonnance n°: R-30742
Date de l'ordonnance: le 24 avril 1980
Date de la décision: le 14 mars 1980
Dossier n°: 49979.1

Transport par chemin de fer - Tarifs - Disposition empêchant une personne handicapée de monter à bord d'un train si elle n'est pas accompagnée - Si préjudice causé à l'intérêt public.

Les préposés à la vente des billets de VIA ont refusé à la requérante, une personne handicapée, le droit d'acheter un billet et l'ont avisée qu'en raison des dispositions pertinentes du tarif, elle ne pourrait monter à bord des trains à moins d'être accompagnée. La requérante a déposé une plainte officielle conformément aux dispositions de l'article 281 de la Loi sur les chemins de fer. *Le Comité des transports par chemin de fer a jugé que les personnes touchées par cette disposition du tarif constituaient un élément d'intérêt public et que cette disposition nuisait* prima facie *à cet élément d'intérêt public. L'autorisation d'en appeler au sujet dudit tarif fut par conséquent accordée.*

Décision: *Ce que l'on entend par intérêt public dans un cas particulier doit être examiné à la lumière des considérations qui doivent être établies aux termes des paragraphes 281(a) et 281(b) de la* Loi sur les chemins de fer.

"L'incidence du tarif ... sur la capacité financière dont dispose la compagnie ..." doit être étudiée de concert avec la question de la responsabilité de la société ferroviaire lorsqu'on prête main-forte à une personne handicapée en raison des rapports qui existent entre la question de la responsabilité et celle des dépenses de la compagnie de chemin de fer. L'obligation de la compagnie a cet égard consiste à veiller de façon satisfaisante au bien-être des voyageurs, ce qui ne diffère pas de la responsabilité qu'elle doit assumer à l'égard du public dans son ensemble.

In the matter of an Application on behalf of Miss Clariss Kelly pursuant to Section 281 of the Railway Act, R.S.C. 1970, R-2, respecting VIA Special Local and Joint Passenger Tariff I, CTC-1, Section 13-D thereof

Indexed as: Re Miss Clariss Kelly

Railway Transport Committee: J.A.D. Magee (Chairman), R.M. March and J.F. Walter.

Order No.: R-30742
Date of Order: April 24, 1980
Date of Decision: March 14, 1980
File No.: 49979.1

Railway transport - Tariffs - Provision denying disabled person the opportunity of travelling without an attendant - Whether prejudicial to the public interest.

VIA Rail sales personnel denied the Applicant, a physically disabled person, the right to purchase a ticket and informed her that she could not travel without an attendant because of a Tariff provision to that effect. The Applicant filed a formal complaint pursuant to s. 281 of the Railway Act. *The Railway Transport Committee held that the persons affected by the provision constituted an element of the public interest and that the provision was* prima facie *prejudicial. Leave to appeal the tariff was therefore granted.*

Decision: *What constitutes the public interest in a particular case must be examined in light of considerations to be made under ss. 281(a) and 281(b) of the* Railway Act.

"The effect of the tariff ... on the financial ability of the company ..." should be considered in conjunction with the legal liability of the railway when it is helping handicapped people because of the relation liability has with railway expenses. The railway's duty in this respect is that of reasonable care which is no different from the liability it has toward the public at large.

Eu égard à "l'incidence du tarif sur la variété et la qualité des services de voyageurs", lorsque le tarif exige que les handicapés voyagent en la compagnie d'une escorte, un tel tarif a des effets négatifs sur la variété et la qualité des services de voyageurs. Ce tarif interdit à de telles personnes de voyager en train parce qu'il rend impossible ou impraticable à ces personnes de se faire accompagner d'une escorte. En outre, l'emploi du terme "invalide" dans le texte du tarif a une incidence négative sur les services de voyageurs.

Il y va de l'intérêt de l'ensemble du public que la société ne permette pas que des obstacles financiers ou autres empêchent ces personnes de voyager. Les handicapés autonomes voyageant seuls ne nuiront pas considérablement, dans les situations d'urgence, à la sécurité du public. La compagnie doit assumer un risque et exiger de la requérante qu'elle signe un certificat pour dégager la responsabilité de la compagnie ne serait ni adéquat ni juste. Aux termes de l'article 262 de la Loi, la requérante devrait être traitée comme tous les autres passagers et avoir les mêmes droits de poursuivre la compagnie en justice.

En outre, les employés qui se chargent de monter les handicapés à bord d'un train ne courent pas un risque très élevé. La compagnie de chemin de fer ne peut demander à un employé d'assumer tous les risques et ainsi se dégager de sa responsabilité imposée par la common law.

Les handicapés autonomes devraient être autorisés à voyager seuls en train, du moins pendant des voyages de courte durée, et c'est à l'handicapé qu'il devrait incomber de déterminer s'il est ou non visé par les conditions du tarif, lequel devrait indiquer qu'une personne handicapée autonome, soit une personne pouvant satisfaire à ses besoins personnels, aura le droit de monter à bord du train, qu'elle soit ou non accompagnée d'une escorte.

La preuve démontrait que la requérante avait voyagé seule en train en 1977 et avait reçu l'aide du personnel du CN pour monter à bord du train et en descendre, nonobstant une politique de la compagnie exigeant qu'une personne handicapée soit accompagnée d'une escorte lors de déplacements par train.

In considering the "effect of the tariff on the variety and quality of passenger services", when a tariff requires disabled persons to have an attendant travel with them, such a tariff has an adverse effect on the variety and quality of passenger services. It effectively prevents such persons from travelling on a train because it makes it impossible or impractical for them to be accompanied by an attendant. Furthermore, a tariff which uses the word "invalid" has an adverse effect on passenger services.

It is in the interest of the public at large that society not allow financial or other barriers to be an impediment to travel for such persons. The safety of the public at large will not be significantly affected in emergency situations when self-reliant disabled persons travel independently. There is an assumption of risk for the company and to require that the applicant sign a waiver of liability would not be proper or fair. Under s. 262 of the Act, the Applicant should be treated the same as any other passenger and should have a similar right of action against the company.

Furthermore, there are no great risks for railway employees manually lifting disabled persons on a train. The railway cannot require that the employee assume all risks and therefore absolve itself from liability at common law.

Self-reliant handicapped persons should be allowed to travel alone at least on short distances and it ought to be up to the handicapped person to decide whether or not he or she falls within the terms of a tariff which should indicate that a self-reliant handicapped person is one who, being able to take care of her personal needs, shall be allowed on the train with or without an attendant.

There was evidence that the Applicant had taken the train alone in 1977 and had been helped on and off by CN personnel notwithstanding a company policy which required that a disabled person be accompanied by an attendant while travelling by train.

Le Comité a partagé le point de vue selon lequel l'intimé devrait pouvoir exiger que les personnes devant être aidées à monter à bord du train donnent un préavis à la compagnie de chemin de fer.

Lois citées

Code canadien du travail, S.R.C. 1970, chap. L-1, en général
Loi canadienne sur les droits de l'homme, 1976-77 (Can.), chap. 33, art. 22(1) (h) et (l)
Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 102, 262, 281

Règlements cités

Code canadien des matériaux et de la manutention, C.R.C. 1978, Vol. X, chap. 1004, en général

Comparutions

Mme D.B. Siverstone pour la Commission canadienne des transports; M. Joseph Samuels pour Mlle Clariss Kelly; M. J.K. Allen pour VIA Rail Canada Inc.; M.H. Intven pour l'Association canadienne des consommateurs; M. Russell Juriansz pour la Commission canadienne des droits de l'homme; M.J. Derksen au nom de la Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped; Mme Beth Underhill, c.r., en son nom et au nom de certaines avocates de l'Ontario; M. David A. White au nom du Canadian Rehabilitation Council for the Disabled; M. André LeBlanc pour Santé et Bien-être social Canada; M. David Bradbury pour Transport 2000.

ORDONNANCE

ATTENDU que dans sa décision du 14 mars 1980, le Comité estime que le tarif susmentionné nuit à l'intérêt public aux termes de l'article 281 de la Loi sur les chemins de fer.

IL EST PAR LA PRÉSENTE ORDONNÉ CE QUI SUIT:

VIA Rail Canada Inc. doit appliquer, dès la date de la présente ordonnance, les conclusions exposées aux alinéas (a) à (h) des pages 41 et 42 de la décision susmentionnée, en se conformant aux conditions et au délai prescrits.

The Committee agreed that the Respondent should be allowed to require advance notice by persons requiring manual lifting.

Statutes referred to

Canadian Labour Code, R.S.C. 1970, c. L-1, in general
Canadian Human Rights Act, 1976-77 (Can.), c. 33, ss. 22(1) (h) and (l)
Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 102, 262, 281

Regulations referred to

Canadian Material and Handling Code, C.R.C. 1978, Vol. I, c. 1004, in general

Appearances

Ms D.B. Siverstone for the Canadian Transport Commission; Joseph Samuels for Miss Clariss Kelly; J.K. Allen for VIA Rail Canada Inc.; H. Intven for Consumers Association of Canada; Russell Juriansz for the Canadian Human Rights Commission; J. Derksen for the Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped; Ms Beth Underhill, Q.C., for herself and certain women lawyers of Ontario; David A. White for the Canadian Rehabilitation Council for the Disabled; André LeBlanc for Health and Welfare Canada; David Bradbury for Transport 2000.

ORDER

WHEREAS the Committee by Decision dated March 14, 1980 found that the above-noted tariff was prejudicial to the public interest pursuant to Section 281 of the Railway Act.

IT IS HEREBY ORDERED THAT:

VIA Rail Canada Inc. implement the conclusions (a) to (h) set out on pages 40-41 of the said Decision within the time limitations and under the conditions stated therein commencing from the date of this Order.

DÉCISION

Entendue en la ville de London (Ontario), du 22 au 24 janvier 1980.

I Introduction

La requête en cause a été présentée conformément aux dispositions de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*. L'article en question s'énonce de la façon suivante:

> 281.(1) Toute personne, si elle a des raisons de croire qu'un tarif de taxes s'appliquant au transport de voyageurs par une compagnie ou que les conditions du transport des voyageurs que comporte un tel tarif nuisent à l'intérêt public, peut demander à la Commission l'autorisation d'en appeler de ce tarif ou de ces conditions et la Commission, si elle est convaincue qu'une preuve *prima facie* a été fournie, peut accorder l'autorisation d'en appeler et faire l'enquête qu'elle estime justifiée sur ce tarif ou ces conditions.
>
> (2) Lorsqu'elle fait une enquête en vertu du présent article, la Commission doit tenir compte de toutes les considérations qui lui semblent pertinentes et, notamment, voir
>
> (a) quelle est l'incidence du tarif ou des conditions sur la capacité financière d'assurer des services de voyageurs dont disposent la compagnie et les autres transporteurs de voyageurs;
>
> (b) quelle est l'incidence du tarif ou des conditions sur la variété et la qualité des services de voyageurs offerts au public; ou
>
> (c) si le contrôle d'un autre genre de service de transport par une compagnie de chemin de fer ou si l'intérêt que cette dernière y détient, ou si le contrôle d'une compagnie de chemin de fer par un autre service de transport ou si l'intérêt que ce dernier y détient peuvent être mis en cause.
>
> (3) Si la Commission, après une audition, conclut que le tarif ou les conditions qui font l'objet de l'appel nuisent à l'intérêt public, elle peut rendre une ordonnance sommant la

DECISION

Heard in the City of London, Province of Ontario, from January 22, 1980 to January 24, 1980.

I Introduction

The present application has been brought pursuant to Section 281 of the *Railway Act*. This Section reads as follows:

> 281.(1) Any person, if he has reason to believe that a tariff of tolls for the carriage of passengers of a company, or the conditions attached to the carriage of passengers in such a tariff, are prejudicial to the public interest, may apply to the Commission for leave to appeal such a tariff or conditions, and the Commission, if it is satisfied that a *prima facie* case has been made, may grant leave to appeal and may make such investigation of such tariff or conditions as in its opinion may be warranted.
>
> (2) In conducting an investigation under this Section, the Commission shall have regard to all considerations that appear to it to be relevant including
>
> (a) the effect of the tariff or conditions on the financial ability of the company and of other carriers of passengers to provide passenger services;
>
> (b) the effect of the tariff or conditions on the variety and quality of passenger services available to the public; or
>
> (c) whether control by, or the interest of a railway company in, another form of transportation service, or control of a railway company by, or the interest in the railway company of, any other transportation service may be involved.
>
> (3) If the Commission, after a hearing, finds that the tariff or conditions in respect of which the appeal was made are prejudicial to the public interest, it may make an order

compagnie de supprimer la cause du préjudice dans le tarif ou les conditions en cause ou elle peut rendre telle autre ordonnance qu'elle considère convenir aux circonstances, ou elle peut faire un rapport à ce sujet au gouverneur en conseil aux fins de faire prendre toute mesure jugée appropriée. 1966-67, c. 69, art. 55.

Dans le cas présent, la requérante est Mlle Clariss Kelly, actuellement étudiante à l'université de Western Ontario, London (Ontario). Au cours de l'audience et des débats, elle était représentée par le profeseur Joseph Samuels, avocat du barreau de la province de l'Ontario et également professeur de droit à l'université de Western Ontario.

L'intimé, VIA Rail Canada Inc. (ci-après dénommé "VIA"), était représenté par son avocat, M. J.K. Allen.

Plusieurs intervenants ont également participé à l'audience. M.H. Intven a comparu au nom de l'Association canadienne des consommateurs, mais n'a pas participé aux débats *prima facie* relatifs à cette question. M. Russell Juriansz a comparu au nom de la Commission canadienne des droits de l'homme, tandis que M.J. Derksen a témoigné au nom de la requérante et a également comparu au nom de la Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped (ci-après dénommée COPOH). Quant à Mme Beth L. Underhill, c.r., elle a comparu en son propre nom et au nom de certaines avocates de l'Ontario.

M. David White, a comparu au nom du Canadian Rehabilitation Council for the Disabled. Il a présenté un exposé au jury car il se trouvait dans l'impossibilité de prendre la parole au cours de l'audience en raison d'engagements antérieurs. Cet exposé a été versé dans les dossiers pour figurer dans le procès-verbal de l'audience.

M. André LeBlanc a comparu au nom du ministère de la Santé et du Bien-être social Canada et a remis au Comité un exposé qui a également été versé aux dossiers pour figurer

requiring the company to remove the prejudicial feature of the relevant tariff or conditions, or such other order as in the circumstances the Commission considers proper, or it may report thereon to the Governor in Council for any action that is considered appropriate. 1966-67, c. 69, s. 55.

The Applicant in this case is Miss Clariss Kelly, presently a student at the University of Western Ontario, London, Ontario. She was represented at the hearing and throughout the proceedings by Professor Joseph Samuels, a Barrister and Solicitor of the Bar of the Province of Ontario and also a Professor of Law at the University of Western Ontario.

VIA Rail Canada Inc. (hereinafter referred to as "VIA") as the party in adverse interest, was the Respondent in this case. It was represented at the hearing by Mr. J.K. Allen, Counsel for VIA.

There were several intervenors of record who appeared at the hearing. Mr. H. Intven appeared on behalf of the Consumers Association of Canada, but did not participate in the *prima facie* proceedings dealing with this matter. Mr. Russell Juriansz appeared on behalf of the Canadian Human Rights Commission. Mr. J. Derksen appeared as a witness of the Applicant and also on behalf of the Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped (hereinafter referred to as COPOH). Ms Beth L. Underhill, Q.C., appeared on behalf of herself and certain women lawyers of Ontario.

David White, Esq. appeared on behalf of the Canadian Rehabilitation Council for the Disabled. He submitted a brief to the Panel at the hearing which he was unable to speak to due to other prior commitments. This was placed on the file as part of the record.

Mr. André LeBlanc appeared on behalf of Health and Welfare Canada and left with the Committee a brief which was also placed on the file as part of the record of the proceedings in

dans le procès-verbal des débats à ce sujet. M. LeBlanc n'a pas pris la parole au cours de l'audience.

Quant à M. Bradbury de Transport 2000, il a comparu au nom de cet organisme et a présenté un exposé au cours de l'audience.

II Historique de la requête

Au nom de Mlle Clariss Kelly, M. Samuels a adressé plusieurs lettres à l'ancien président du Comité des transports par chemin de fer, M. David H. Jones, c.r., ainsi qu'à M. E.J. Benson, président de la Commission canadienne des transports, dans lesquelles il décrivait les difficultés recontrées par Mlle Kelly lorsqu'elle a voulu prendre le train pour se rendre de London (Ontario) à Ottawa (Ontario). En réponse à ces lettres, le Comité des transports par chemin de fer s'est réuni à plusieurs reprises. La requérante et l'intimé, ainsi que plusieurs autres personnes intéressées ont assisté à ces réunions qui visaient à régler le problème sans être obligé de recourir à une audience publique. La question n'ayant pu être résolue, il a été décidé, lors de la dernière de ces réunions, le 18 septembre 1979, que les lettres de M. Samuels seraient considérées comme une plainte officielle conformément aux dispositions de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*.

L'article 281 a été cité à l'appui, car il a supposément été interdit à Mlle Kelly de monter à bord du train à London (Ontario) en raison d'une clause du tarif-voyageurs spécial local et commun n° 1, CTC 1, article 13-D, paragraphe 5, ci-dessous, laquelle mentionne, *entre autres*, que:

> Une personne qui doit être transportée ou poussée à côté du train dans un fauteuil roulant, puis montée à bord et qui, de toute évidence, ne peut satisfaire à ses besoins personnels à bord doit être accompagnée d'une personne qui sera responsable de son bien-être. L'équipe roulante n'est pas chargée des soins d'une personne invalide.

Ainsi que l'a déclaré M. Samuels dans l'exposé qu'il a présenté conformément aux dispositions de l'article 281, Mlle Kelly a voulu, au début du mois d'octobre 1979, prendre le train à London pour se rendre chez elle à Ottawa. Lors-

this matter. Mr. LeBlanc did not himself speak to the brief.

Mr. Bradbury of Transport 2000 appeared on behalf of that organization and presented a brief at the hearing.

II History of the Application

Mr. Samuels, on behalf of Miss Clariss Kelly, wrote several letters to the then Chairman of the Railway Transport Committee, David H. Jones, Q.C., as well as to Mr. E.J. Benson, President of the Canadian Transport Commission, describing the difficulties encountered by Miss Kelly in attempting to use the train from London, Ontario to Ottawa, Ontario. As a result of these letters several meetings were held by the Railway Transport Committee. The Applicant and Respondent, as well as other interested persons were present at these meetings which were held in the hope of settling this matter without going through the public hearing procedure. The matter was not settled, however, and at the last of these meetings, on September 18, 1979, it was decided that the letters of Mr. Samuels would be treated as a formal complaint pursuant to Section 281 of the *Railway Act*.

Section 281 comes into play because Miss Kelly was allegedly refused access to the train at London, Ontario because of a provision in VIA Special Local and Joint Passenger Tariff 1, CTC 1, Section 13-D, Subsection 5 thereof which states *inter alia* that:

> A person who must be carried on a stretcher or pushed to trainside in a wheelchair and then carried on board and who obviously cannot attend to his personal needs on the train must be accompanied by someone who will be responsible for his well-being. The train crew cannot be responsible for the care of an invalid.

As stated in Mr. Samuels' brief, filed pursuant to Section 281, Miss Kelly, in early October, 1978, wished to travel by rail from London to her home in Ottawa. On arrival at the London station of VIA Rail she was told by

qu'elle est arrivée à la gare du VIA Rail à London, les préposés à la vente des billets lui ont dit qu'elle ne pouvait pas acheter de billet, ni même voyager si elle n'était pas accompagnée.

À la suite de la réunion du 18 septembre 1979, une pré-audience a eu lieu à London (Ontario), le 23 octobre 1979. Présidée par Mlle Deana Silverstone, avocate, Services du contentieux de la Commission canadienne des transports, la réunion se proposait d'établir la procédure à suivre relativement à la requête présentée en vertu de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Cet article prévoit en effet une procédure en deux étapes: tout d'abord, l'autorisation d'en appeler de ce tarif ou des conditions constatées doit être obtenue en s'adressant au Comité, lequel doit être convaincu qu'une preuve *prima facie* des préjudices causés à l'intérêt public a été fournie; deuxièmement, une fois que l'autorisation de faire appel a été accordée, le Comité effectue une enquête, notamment une audience sur les justifications de la requête.

À la suite de la réunion précédant l'audience, mentionée ci-dessus, les parties en présence se sont échangées leurs déclarations écrites relativement aux preuves *prima facie*. La requérante, l'intimé et deux intervenants, la Commission canadiene des droits de l'homme, représentée par M. Juriansz, et COPOH, représenté par M. Gerald Trechka, qui est malheureusement décédé avant la tenue de l'audience publique, étaient les parties concernées relativement à la demande d'autorisation de faire appel au sujet du tarif en question.

Après examen des déclarations écrites déposées auprès du Comité, une décision a été prise au sujet des preuves *prima facie* et l'on a jugé que des preuves montrant le préjudice *prima facie* causé à l'intérêt public avaient été fournies. Dans sa décision en date du 30 novembre 1979, le Comité déclarait donc qu'il:

> ... est convaincu que les personnes touchées par les dispositions du tarif voyageurs, spécial et conjoint de VIA, CTC I, constituent indéniablement un élément d'intérêt public et que la disposition tarifaire portant qu'une escorte accompagne une personne dans la condition de Mlle Kelly nuit *prima facie* à cet élément d'intérêt public.

VIA sales personnel that she could not buy a ticket nor travel without an attendant.

As a result of the meeting of September 18, 1979, a prehearing conference was held in London, Ontario on October 23, 1979, chaired by Miss Deana Silverstone, Counsel, Legal Services, Canadian Transport Commission, in order to settle the procedure to be followed in the application pursuant to Section 281 of the *Railway Act*.

That Section provides for a two-step procedure: first, leave to appeal the tariff or conditions found therein must be sought from the Committee which must be satisfied that a *prima facie* case of prejudice to the public interest has been made; secondly, once leave to appeal is granted, an investigation, including a public hearing on the merits of the case, is undertaken by the Committee.

As a result of the prehearing conference referred to earlier, pleadings were exchanged with respect to the *prima facie* aspect of the case. The Applicant, Respondent, and two intervenors, the Canadian Human Rights Commission, represented by Mr. Juriansz, and COPOH, represented by Mr. Gerald Trechka, who unfortunately died before the public hearing took place, were the parties involved in the application for leave to appeal the tariff in question.

The decision on the *prima facie* aspect of the matter was decided on the pleadings filed with the Committee and held that a case of *prima facie* prejudice to the public interest had been shown. The Committee stated in that Decision, dated November 30, 1979, that it:

> ...is convinced that the persons affected by the provision in the VIA Special and Joint Passenger Tariff I, CTC I, unquestionably constitute an element of the public interest and the provision in the said tariff requiring an attendant to travel with a person in the situation of Miss Kelly is *prima facie* prejudicial to that element of the public interest.

L'autorisation d'en appeler au sujet dudit tarif a donc été accordée et le Comité a annoncé la tenue d'une enquête sur les justifications de la requête.

Ainsi que nous l'avons mentionné précédemment, l'article 281 de la Loi sur les chemins de fer stipule que la tenue d'une audience publique entre dans le cadre d'une telle enquête.

C'est donc à cette fin qu'un avis était émis le 12 décembre 1979 dans le but d'informer le public de la tenue de l'audience à partir du 22 janvier 1980 à London (Ontario). Dans cet avis, toutes les personnes concernées par la requête étaient invitées à présenter des interventions dans le but d'appuyer, de modifier ou de s'opposer à ladite requête. Suite à la communication publique dudit avis, les personnes mentionnées dans l'introduction de cette décision ont comparu en qualité d'intervenants au cours de l'audience sur les justifications de la requête.

Il convient toutefois de mentionner que des avis de tenue de l'audience ont été adressés aux Chemins de fer Nationaux du Canada, au Canadien Pacifique Limitée ainsi qu'à The Railway Labour Association of Canada/L'Association des syndicats des cheminots du Canada, mais ces derniers n'ont toutefois pas comparu ni participé de quelque façon que ce soit aux débats.

La requérante n'a pas présenté d'exposé complémentaire relativement à la requête sur les justifications, mais s'est appuyée sur l'exposé présenté au sujet de l'autorisation de faire appel à propos de la requête.

L'intimé a simplement déclaré dans un télex qu'il ne déposerait pas de documents complémentaires mais qu'il se réservait plutôt le droit d'exposer entièrement les faits au cours de l'audience.

M. Jim Derksen, qui a comparu au nom du COPOH en remplacement de M. Trechka, a également demandé que la demande d'autorisation d'en appeler de la requête présentée par l'organisme soit jugée comme une demande de justifications.

Les autres documents présentés à titre d'interventions ont été mentionnés précédemment.

Leave to appeal the said tariff was therefore granted and the Committee stated that an investigation into the merits of the application would be undertaken.

As indicated earlier, part of such investigation under Section 281 of the *Railway Act* is the holding of a public hearing.

To that end therefore, a notice of hearing was issued on December 12, 1979 and the matter was set down for hearing commencing on January 22, 1980 in London, Ontario. In that notice, all persons interested in the application were invited to intervene in order to support, modify or oppose the said application. As a result of the said notice the persons mentioned in the introduction of this decision appeared as intervenors in the hearing on the merits of this case.

It is to be noted that, although Canadian National Railways and Canadian Pacific Limited as well as the Railway Labour Association of Canada were sent notices of the hearing, they did not appear nor take part in any way in the proceedings.

The Applicant did not file a further brief respecting the application on the merits but relied on the brief submitted on the leave to appeal application.

The Respondent simply stated by telex that it would not file additional representations but reserved its right to make full representations at the hearing.

Mr. Jim Derksen, replacing Mr. Trechka for COPOH, also asked that that organization's submission on the leave to appeal application be considered as a submission on the merits.

The other briefs filed as interventions were referred to earlier.

III Résumé des témoignages

(A) Témoignage de la requérante

En plus de ses interventions écrites, auxquelles nous nous référerons par la suite, M. Samuels a présenté deux témoins au cours de l'audience, à savoir la requérante elle-même, Mlle Clariss Kelly, et M. Jim Derksen, Coordonnateur national du COPOH.

La plainte spécifique formulée par Mlle Kelly conformément aux dispostions de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer* est décrite dans l'exposé déposé en son nom.

Au début d'octobre 1978, Mlle Kelly a voulu se rendre en train de London (Ontario) où elle étudiait à l'université, jusqu'à Ottawa où elle réside habituellement. Les préposés à la vente des billets de VIA lui ont alors déclaré qu'elle ne pouvait pas acheter de billet ni monter à bord du train si elle n'était pas accompagnée.

Au cours de l'audience, Mlle Kelly a parlé de la vie qu'elle menait, ainsi que de son handicap. Elle a déclaré qu'elle étudiait le droit à l'université de Western Ontario et qu'elle était âgée de vingt-quatre ans. Elle est atteinte d'un trouble congénital mieux connu sous le nom de dystrophie musculaire qui affecte ses neuronnes moteurs et ses muscles depuis le cou jusqu'aux membres inférieurs. Mlle Kelly a précisé que ses forces sont atténuées à partir du cou. S'il lui est possible de se servir de ses mains et de ses bras, elle ne peut cependant pas se lever elle-même.

À London, Mlle Kelly mène une vie très indépendante. Elle demeure dans un appartement qu'elle partage avec trois autres étudiantes de l'université. Ses co-locataires n'ont reçu aucune formation particulière pour aider les handicapés.

Mlle Kelly a déclaré qu'elle se déplaçait dans London à l'aide d'une fourgonnette spécialement conçue pour les personnes en fauteuil roulant ou atteintes d'infirmités. La fourgonnette est équipée d'un élevateur hydraulique. Mlle Kelly utilise ce véhicule pour se rendre à l'école de droit et se déplacer en ville. Les arrangements en vue du transport sont pris un jour à l'avance.

III Summary of Evidence

(A) The Applicant's Evidence

In addition to his written pleadings, which we will make further reference to in this decision, Mr. Samuels, on behalf of the Applicant's case, presented two witnesses, the Applicant herself, Miss Clariss Kelly, and Mr. Jim Derksen, National Co-ordinator, COPOH.

Miss Kelly's specific complaint pursuant to Section 281 of the *Railway Act* is outlined in the brief filed on her behalf.

In early October, 1978, Miss Kelly wished to travel by rail from her University in London, Ontario, to her home in Ottawa. She was told by VIA sales personnel that she could not buy a ticket nor could she travel without an attendant.

At the hearing Miss Kelly gave us some background as to her life style and her handicap. She testifed that she is a law student at the University of Western Ontario. She stated that she is twenty-four years old. The nature of her physical handicap is a congenital condition know as Muscular Dystrophy which affects her motorneurons and her muscles from the neck down. Miss Kelly stated that she had limited strength from her neck down. She can use her hands and arms but could not lift herself.

In London she leads a very independent life. She lives in an apartment with three other students from the University. Her roommates have no special training in assisting handicapped persons.

Miss Kelly testified that she gets around London by means of a van specially designed for people in wheelchairs or who have disabilities. The van has a hydraulic lift. It takes Miss Kelly to the law school or anywhere she may want to go in the city. Arrangements for transportation are made a day in advance.

Quant à l'université, elle est d'un accès facile pour toutes les personnes en fauteuil roulant.

Mlle Kelly a déclaré qu'elle avait pu se rendre seule de London à Ottawa en janvier 1977. Elle avait en effet averti la compagnie de chemin de fer et expliqué au personnel de la gare qu'elle se déplaçait en fauteuil roulant et aurait besoin d'aide pour monter à bord du train. Les employés de la compagnie de chemin de fer l'ont, en fait, aidée à embarquer et débarquer.

Lors de ce voyage, Mlle Kelly a affirmé qu'elle s'était assise dans une voiture ordinaire et qu'elle n'avait pas eu besoin de se rendre au restaurant ni aux toilettes pendant toute la durée du déplacement.

Ce voyage a été le dernier que Mlle Kelly a effectué en train car avec l'entrée en vigueur du nouveau tarif VIA il lui était difficile de trouver quelqu'un pour l'accompagner pendant ses déplacements.

Deux questions ont été soulevées au cours du contre-interrogatoire. On a tout d'abord demandé à Mlle Kelly si elle voyait un inconvénient à informer à l'avance la compagnie de chemin de fer de ses projets de voyage. Il a ensuite été demandé à Mlle Kelly si elle était d'accord pour signer un document dégageant la compagnie de chemin de fer de toute responsabilité lors de ses déplacements en train.

Mlle Kelly n'a vu aucune objection à l'idée d'informer à l'avance la compagnie de ses voyages. Il convient de préciser que dans sa déposition, M. Derksen s'est lui aussi rallié à cette initiative et a jugé qu'un délai de vingt- quatre heures était raisonnable. Par contre, Mlle Kelly s'est opposée à la signature de tout document dégageant la responsabilité de la compagnie de chemin de fer. À la page 17 des transcriptions de l'audience, elle a en effet affirmé qu'il ne fallait pas dégager la compagnie des responsabilités qui lui incombent en tant que transporteur public devant veiller de façon satisfaisante au bien-être de ses passagers.

Elle a précisé:

> Je pense que si la compagnie veille de façon satisfaisante au bien-être de ses voyageurs, je ne vois alors aucune objection à signer un document dégageant sa responsabilité.

The University itself is relatively accessible to persons in wheelchairs.

Miss Kelly stated that, in January of 1977, she was able to travel alone from London to Ottawa without an attendant. She notified the railway and explained to the station personnel that she was in a wheelchair and would require some boarding assistance. She was in fact assisted on and off the train by railway personnel.

On that occasion, Miss Kelly testified that she sat in the passenger coach. She did not require food service or access to the washrooms for the duration of the journey.

The above-noted trip was the last that Miss Kelly undertook by train, the reason being that because of the current VIA tariff it was quite inconvenient for her to have an attendant with her while travelling.

Two very important points were brought up in cross-examination. Miss Kelly was asked whether she objected to giving advance notice to the railway of her travelling plans. The second concerned whether Miss Kelly would be agreeable to signing some sort of waiver of liability regarding travelling on the train.

Miss Kelly did not object to some notice being given in advance of her trip. Mr. Derksen, it should be noted, in his testimony, also did not object to notice and agreed that a twenty-four hour notice was reasonable. Miss Kelly did object, however, to signing a blanket waiver of liability. At page 17 of the transcript she stated that the railway should not be relieved of their ordinary responsibility as a common carrier which is to provide a reasonable standard of care.

She stated that:

> I think that, if one is following, taking a reasonable standard of care, then I have no objections to waiving liability otherwise.

M. Samuels a d'ailleurs repris le même argument lors de son plaidoyer, de même que M. Derksen qui déclarait à la page 186 des transcriptions de l'audience:

> J'estime que les compagnies de chemin de fer doivent être tenues responsables lorsque leurs employés ont commis des négligences ou qu'elles ont agit contrairement à l'intérêt des voyageurs en commettant des fautes volontaires ou involontaires ... Pour ma part, je ne serais pas disposé à renoncer à mes droits en matière d'indemnisation en cas d'accident, si cet accident était le fruit d'une négligence.

Mlle Kelly a déclaré qu'elle pouvait effectuer toute seule de courts déplacements, précisant qu'elle pouvait ...

> voyager agréablement entre London et Ottawa ...

mais qu'elle devrait cependant être accompagnée si elle effectuait un long voyage, comme pour se rendre de London à Vancouver.

En ce qui concerne le fait de la soulever, Mlle Kelly a précisé que ses co-locataires qui ne pèsent pas plus de cent livres chacune n'avaient aucun problème à la soulever. Pour sa part, Mlle Kelly ne pèse que soixant-cinq livres et ses trois fauteuils roulants ne pèsent respectivement que trente-cinq, soixante-dix et cent-quarante livres. M. Derksen a également mentionné que même des personnes n'ayant reçu aucune formation spéciale pouvaient le soulever et l'avaient fait. Il a ajouté qu'il pesait cent-quarante livres. Mlle Kelly a fait valoir que chaque handicapé physique était différent et qu'il pouvait donc être plus difficile de soulever une personne qu'une autre. Au cours du contre-interrogatoire mené par M. Allen, elle a souligné que certaines personnes pouvaient supporter la fatigue d'un long voyage mieux que d'autres. Abordant une autre question, M. Derksen a par ailleurs appuyé indirectment ce point de vue au cours de sa déposition. Il a en effet déclaré qu'il était assez sociable et qu'il n'hésitait pas à lier conversation avec des passagers qui étaient disposés à l'aider. Il a cependant précisé que de nombreux handicapés n'avaient pas une attitude aussi ouverte et ne disposaient peut-être pas de la même aide. Aussi peut-on en conclure que certaines personne ont davantage de difficultés à supporter un long voyage.

Mr. Samuels reiterated this point in his argument. Mr. Derksen also took the same approach. He stated at page 186 of the transcript:

> I believe the railways should be required to accept liability for negligence on the part of its employees or for actions that result in harm to passengers, when those actions are as a result of carelessness or bad design ... I would not be willing to give up my right to be compensated in the case of an accident when that accident was caused through negligence.

Miss Kelly testified that she was capable of travelling herself for short distances, stating that she could ...

> travel quite nicely between London and Ottawa ...

but would require an attendant on a longer journey - say, from London to Vancouver.

As to being lifted, Miss Kelly stated that her roommates, each of whom weighed no more than one hundred pounds, were each able to lift her without problems. Miss Kelly herself stated she weighed sixty-five pounds, and her three wheelchairs weighed thirty-five pounds, seventy pounds and one hundred and forty pounds respectively. Mr. Derksen also testified that persons with no special training were capable of lifting him and have, in fact, done so. He said that he weighed one hundred and forty pounds. Miss Kelly pointed out that each handicapped person was different, and that one might be more difficult to lift than another. Also she pointed out, under cross-examination by Mr. Allen, that some individuals could endure a longer journey better than others. Speaking on another point, Mr. Derksen's testimony indirectly reinforced this view. He stated that, as for himself, he was quite gregarious and would become friendly with passengers who were very willing to help him. He did point out, however, that many handicapped persons were not as outgoing and might not therefore receive the same help. Thus it could be concluded that a longer journey might be more difficult for them.

Le second témoin de M. Samuels, M. Derksen, a présenté à cet égard un exposé dans le cadre de l'intervention qu'il a faite au nom du COPOH que nous citerons par la suite.

Après avoir abordé les questions du préavis à fournir à la compagnie de chemin de fer et de la responsabilité, que nous avons mentionnés dans le cadre de la déposition de Mlle Kelly, M. Derksen a soulevé un autre point fort intéressant. Il s'agit en effet de savoir si la requérante était en mesure de prendre soin d'elle-même et à qui il revenait de prouver qu'elle pouvait le faire. M. Derksen a fait valoir que c'était l'handicapé qui devait décider s'il était ou non capable de prendre soin de lui. À la page 177 des transcriptions de l'audience, il déclare:

> L'handicapé qui souhaite entreprendre un voyage a droit au respect qui est porté à tout le monde. Il est certain, qu'en tant que voyageurs, les handicapés doivent être les seuls à décider s'ils peuvent ou non se déplacer en train ...

M. Derksen a également fourni certaines précisions intéressantes au sujet de l'aptitude des handicapés à se débrouiller en cas d'urgence, question soulevée par le jury lorsqu'il a interrogé Mlle Kelly au sujet de la responsabilité et qu'il a abordé à nouveau lors de l'interrogatoire de M. Derksen.

M. Derksen a fait valoir que les infirmes étaient souvent en mesure de se débrouiller seuls dans les situations d'urgence. Certains se servaient de leurs bras (comme fut M. Trechka) pour passer d'un siège à un autre, tandis que d'autres pouvaient ramper assez habilement.

Il a également souligné que de nombreuses personnes étaient affectées d'infirmités inapparentes qui pouvaient être aussi dangereuses que celles des personnes condamnées à se déplacer dans des fauteuils roulants. Cependant, l'infirmité de la personne clouée dans un fauteuil roulant est bien plus visible. M. Derksen a également ajouté que tout le monde prenait des risques dans la vie de tous les jours et que l'handicapé était disposé à assumer ces risques et qu'il les assumait en fait tout aussi bien.

M. Derksen a par ailleurs fait ressortir un autre point soulevé indirectement par Mlle Kelly lorsqu'elle a déclaré ne pas avoir besoin de

Mr. Derksen, Mr. Samuels' second witness, also presented a brief as an intervenor on behalf of COPOH, which will be referred to later.

Mr. Derksen, besides commenting on the issues of advance notice and liability, which we have referred to when discussing Miss Kelly's testimony, raised another very interesting issue. This was the question of self-reliance and on whom the burden falls in proving the same. Mr. Derksen emphasized that the handicapped person should be the person who decides whether or not he is self-reliant. At page 177 of the transcript he stated:

> The disabled person intending to travel should be given the respect given to everyone else. Certainly the disabled would be, as travellers would be, the ones to decide whether they could cope on a train or not ...

Mr. Derksen also brought out some interesting information regarding the ability of disabled persons to deal with emergency situations, a point raised by the Panel when examining Miss Kelly on the issue of liability, and covered again by the Panel in its examination of Mr. Derksen.

Mr. Derksen pointed out that disabled persons were often quite capable of handling themselves in an emergency. Some used their arms (as the late Mr. Trechka) to swing from seat top to seat top. Some could crawl quite ably.

He also pointed out that many persons had hidden disabilities which were potentially just as dangerous in an emergency situation as a person confined to a wheelchair. The person in the wheelchair, however, has the more obvious disability. Mr. Derksen also pointed out that everyone takes risks in his day-to-day life and a handicapped person is willing to and does, in fact, assume these risks as well.

Mr. Derksen also emphasized another point brought out indirectly by Miss Kelly when she stated that she did not need to use the washroom

se rendre aux toilettes ou au restaurant pour un voyage de douze heures du fait qu'elle prenait ses précautions avant de monter à bord du train. M. Derksen a en effet déclaré que même s'il était important d'avoir la possibilité d'utiliser ces services, ils ne constituaient pas un aspect essentiel du voyage. À la page 170 des transcriptions de l'audience, il précise que ces services:

> dans un sens ... rendent le voyage plus agréable mais ne constituent pas le transport en soi.

M. Derksen a poursuivi en affirmant que les termes mêmes employés dans le tarif tels que le mot "invalide", dénotaient un manque de respect à l'égard des handicapés.

À l'instar de Mlle Kelly, M. Derksen mène une vie très indépendante. En qualité de Coordonnateur du COPOH à l'échelle nationale, il est amené à se déplacer fréquemment, surtout, pour ne pas dire toujours, en recourant aux services des compagnies aériennes.

Lors de son plaidoyer, M. Samuels a présenté son cas en vertu des dispositions de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*. Nous aborderons cette question par la suite lorsque nous envisagerons le plaidoyer des parties en cause sur les aspects légaux. S'appuyant sur la déposition de ses témoins, M. Samuels a en particulier souligné le fait que les handicapés étaient disposés à assumer les risques que comportent les voyages en train qui, a-t-il précisé, sont finalement moindres que ceux que l'on coure en conduisant une voiture. Il a aussi précisé que la responsabilité qui incombe à la compagnie de chemin de fer sur le plan légal ne constituait pas une garantie, car tout ce qui importe c'est que l'on veille de façon satisfaisante sur les passagers. M. Samuels est d'avis que lorsque la compagnie s'occupe convenablement de ses passagers, les risques de laisser tomber quelqu'un sont pratiquement inexistants.

(B) Témoignage de l'intimé

VIA a présenté deux témoins, M. Timothy Secord, président du Comité VIA sur les handicapés et gérant des systèmes en charge de l'achat et du perfectionnement du matériel (VIA Committee on the Handicapped and Systems Manager in charge of Equipment Acquisition and

or food facilities on a twelve-hour trip because she availed herself of such services before boarding the train. Mr. Derksen stated that, although it was important to make these facilities accessible, they were not an essential part of the service. At page 170 of the transcript he states that these services:

> in a sense ... make that transportation more comfortable they are not the transportation itself.

Mr. Derksen also pointed out that the terminology in the tariff, such as the use of the word "invalid", was insulting to disabled persons.

Like Miss Kelly, Mr. Derksen leads a very independent life style. As National Co-ordinator of COPOH, he travels a great deal, mostly, if not always, by air.

Mr. Samuels, in argument, presented his case pursuant to Section 281 of the *Railway Act*. This will be referred to later in discussing the legal argument of the parties. In reference to the evidence of his witnesses he pointed out in particular the issue of the handicapped person's readiness to assume the risk of travelling by train, which he stated was after all less than the risk taken when driving a car. He also emphasized that the railway's legal responsibility is not an insurer and all it need take is reasonable care. Where such care is taken, he stated, the risk of dropping someone was unlikely.

(B) The Respondents' Evidence

VIA presented two witnesses, Mr. Timothy Secord, Chairman of the VIA Committee on the Handicapped and Systems Manager in charge of Equipment Acquisition and Development, VIA Rail Canada Inc., and Mr. Francis Darcy O'Connell, a consultant working on contract

Development), et M. Francis Darcy O'Connell, expert-conseil travaillant à contrat avec VIA dans le but de mettre en oeuvre à l'échelle nationale un programme à l'intention des handicapés physiques ne pouvant se déplacer.

M. Secord a examiné le tarif considéré. Il a fourni une explication de l'autonomie du passager en se reportant au document VIA 1. Ce document avait été présenté à la première séance de la réunion sur les problèmes du transport et les handicapés organisée par la Commission canadienne des transports qui s'est tenue à Ottawa, du 25 au 27 novembre 1979, sous la présidence de M.Y. Dubé. M. Secord a expliqué que l'autonomie du passager signifiait qu'une personne pouvait se suffire à elle seule pendant un voyage, c'est-à-dire qu'elle devrait non seulement satisfaire ses besoins personnels, mais également être en mesure de prendre ses correspondances et répondre aux autres besoins particuliers qu'elle pouvait avoir. M. Secord a ensuite examiné les références faites aux services médicaux et connexes mentionnés dans le tarif. Il a déclaré que VIA ne dispensait pas de soins infirmiers et médicaux à ses passagers. Les trains de la compagnie ne sont équipés que de trousses de premiers soins et parfois de ballons d'oxygène.

M. Secord a relaté l'historique de la disposition concernant les personnes accompagnant les handicapés. Il a été décidé de permettre aux escortes de voyager gratuitement car de nombreux handicapés ne disposaient pas de beaucoup d'argent de sorte qu'ils n'avaient pas les moyens de se faire accompagner pendant leurs déplacements.

Il a été question de l'historique de ce tarif, mais le Comité a refusé que certaines lettres établissant les pratiques antérieurement suivies par le CN et le CP soient présentées au cours de l'audience.

Dans le cadre de l'enquête que nous avons menée en vertu des dispositions de l'article 281, nous avons de notre propre initiative examiné le dossier où figurent ces lettres ainsi que leur contenu. Ces lettres exposent la pratique suivie par le CP et le CN relativement aux handicapés se déplaçant en train et ont été rédigées à la suite d'une enquête effectuée par un particulier. D'après ces lettres, il semble que la politique suivie en la matière par le CN différait de celle

with VIA in order to nationalize and implement a program for all mobility handicapped persons.

Mr. Secord discussed the tariff at issue. He explained the meaning of passenger autonomy, referring to Exhibit VIA 1. That document was submitted to the open meeting concerning transportation problems and the handicapped held in Ottawa by the Canadian Transport Commission from November 25-27, 1979, chaired by Mr. Y. Dubé. He explained that passenger self-autonomy meant that a person could look after his own needs when travelling, which meant his personal needs as well as the ability to make transfers and other special needs he might have. Mr. Secord then addressed the reference to medical and related services found in the tariff. He stated that VIA had no medical nursing care available to passengers on trains which have only first aid kits and, in some cases, oxygen.

Mr. Secord explained the history of the provision regarding attendants for handicapped persons. The practice of allowing attendants to travel free was meant to recognize that many handicapped persons did not have a lot of money so as to afford travel with an attendant.

Reference was made to the history of the tariff, but the admission of certain letters allegedly setting out prior CP and CN practice was not allowed.

As part of our investigation under Section 281 we have, on our own, examined the file on which these letters are contained as well as the letters themselves. The letters outline CN - CP policy with regard to handicapped persons travelling on trains and are in response to an inquiry by a member of the public. It would seem from these letters that CN policy differed from CP policy. The CN letter, dated October 23, 1974 states that wheelchair patients had to be

du CP. La lettre du CN, datée du 23 octobre 1974, mentionne que les handicapés se trouvant dans des fauteuils roulants doivent être accompagnés. Celle du CP, datée du 2 octobre 1974 précise par contre qu'il "n'existe aucune restriction quant au transport des handicapés par chemin de fer ou par bateau à condition que ceux- ci puissent subvenir adéquatement à leurs besoins ou qu'ils soient accompagnés. Il est fréquemment demandé au personnel roulant d'aider les handicapés à monter à bord des trains ou d'en descendre."

Mlle Kelly a toutefois fait une déposition qui contredisait la politique suivie par le CN en la matière. Elle a dit avoir utilisé la ligne du CN London-Ottawa en 1977 sans être accompagnée. Il est regrettable qu'aucun représentant de cette compagnie de chemin de fer n'ait été présent pour fournir des précisions à ce sujet. De toute façon, nous acceptons le témoignage de Mlle Kelly voulant qu'elle ait pu monter à bord du train se rendant de London à Ottawa en janvier 1977, lorsque le CN assurait ce service.

En ce qui concerne les dispositions litigieuses relatives aux patients se déplaçant en fauteuil roulant ou sur une civière actuellement considérées, nous avons examiné les tarifs CP et CN qui étaient en vigueur avant que VIA ne prenne le service en charge et nous en avons conclu qu'aucune clause ou condition de ce genre n'y apparaissait avant le 15 mars 1977, date à laquelle les clauses et conditions actuellement prévues par le tarif de VIA ont été incorporées aux tarifs CP et CN. Il est vraisemblable que VIA a elle-même adopté ces dispositions et les a intégrées au tarif-voyageurs spécial local et commun n° 1, CTC-1.

Au cours de son plaidoyer, M. Allen a déclaré que ces dispositions avaient été incorporées au tarif car les handicapés en fauteuil roulant qui prenaient le train sans être accompagnés posaient des difficultés. Il n'a cependant pas fourni de preuves à l'appui de ses propos.

M. Secord a poursuivi en précisant à quelle hauteur il fallait lever les fauteuils roulants dans la plupart des cas. Selon lui, les fauteuils devaient être levés de 4 pieds dans les gares où il y avait un quai et de 4 pieds 6 pouces dans celles où il n'y avait pas de quai.

accompanied by attendants. CP policy however, set out in a letter dated October 2, 1974 states that "there are no restrictions for the handling of disabled persons by rail or water carriers provided they are able to adequately take care of themselves or are accompanied by an attendant. Train personnel are frequently called upon to render assistance in entraining and detraining disabled passengers."

Miss Kelly, however, gave testimony which contradicted CN's stated policy as above. She said she travelled over CN lines from London to Ottawa in 1977 without an attendant. It is most unfortunate that there was no representative from the railways in question to enlighten the Panel on this point. In any case we accept the testimony of Miss Kelly that she was permitted access to the train from London to Ottawa in January of 1977, when CN managed the service.

As to inclusion of the contentious provisions concerning wheelchair and stretcher patients presently at issue, our examination of the CN and CP tariffs in effect before the VIA takeover indicates that no such terms and conditions were published in CN or CP tariffs before March 15, 1977, at which time the current terms and conditions found now in VIA's present tariff appeared in CN and CP's tariffs. VIA itself apparently adopted those provisions and reproduced them in VIA Special Local and Joint Passenger Tariff I, CTC I.

Mr. Allen, in his argument, stated that the reason for including those provisions in the tariff was that there were difficulties resulting from unaccompanied persons in wheelchairs travelling on the train. However, no evidence was led to support this view.

Mr. Secord went on to set out the height that wheelchairs would have to be lifted in almost all cases, and stated that this was a distance of four feet where there was a station platform and a distance of 4'6" where there was no platform.

M. Secord a fait valoir que lorsqu'une personne en fauteuil roulant se trouvait à bord d'un train, sa mobilité ne dépassait pas la première rangée de sièges. Elle pouvait passer de son fauteuil à sa place de ses propres moyens ou se faire aider par le personnel roulant. M. Secord a précisé que des endroits spéciaux étaient prévus à bord des trains pour y entreposer les fauteuils roulants. Il a ajouté que si l'handicapé devait voyager en demeurant assis dans son fauteuil roulant, il faudrait supprimer deux sièges par fauteuil roulant. M. Secord a déclaré que la mise en place d'installations visant à permettre aux handicapés de voyager dans leurs fauteuils roulants en était en fait à l'étape de planification. Selon lui, les trains actuellement en service ne disposent pas encore de toilettes auxquelles peuvent accéder les handicapés en fauteuil roulant. Par contre, les voitures actuellement en cours de construction seront équipées de toilettes qui leur seront accessibles.

Mr. Secord pointed out that, once a person in a wheelchair was on board the train, his mobility was restricted beyond the first row of seats in the coach. He would be transferred either by himself to the seat or given some assistance by railway personnel. There are places, Mr. Secord pointed out, for the wheelchairs to be stored. He also added that, if the wheelchair was held down with the person it it, this would require the removal of two seats for every wheelchair. This type of device is, in fact, in the planning stage. According to Mr. Secord, washrooms are not as yet accessible to persons in wheelchairs. New cars presently being built have accessible washrooms.

M. Secord a également précisé que les handicapés ne pouvaient actuellement pas accéder aux voitures-restaurants, mais le personnel avait pour directive d'apporter leurs repas aux personnes âgées, aux aveugles et à tous les autres handicapés physiques. M. Secord a ajouté que les invalides ne pouvaient pas non plus accéder aux voiture- lits.

Mr. Secord also stated that there were presently no accessible dining rooms but that personnel had been instructed to bring meals to disabled persons at their seats. This would include elderly, blind and otherwise physically handicapped persons. Mr. Secord stated that sleeping cars were not accessible.

Il a poursuivi en abordant le cas de certaines gares, mentionnant en particulier que dans quatorze d'entre elles, il y avait des employés de VIA qui se chargeaient d'aider les handicapés à monter à bord des trains et à en descendre. Il a par la suite cité le nom de ces gares, à savoir celles Montréal, Vancouver, Winnipeg, Ottawa, Edmonton, London, Calgary, Dorval, Moncton, Halifax et Jasper, soit un total de onze gares où il y avait un personnel suffisant pour aider les handicapés à embarquer et débarquer. Même si la gare de Toronto est la plus importante, puisqu'elle réalise 16.7% du volume total des ventes, M. Secord a déclaré qu'en raison d'ententes contractuelles passées avec Toronto Terminals Railway, il serait difficile d'assurer un service de ce genre à Toronto sans effectuer de négociations préalables.

He went on to talk about specific stations and brought out the very important fact that there were fourteen stations where there would be VIA employees to assist in the loading and unloading of transportation disadvantaged passengers. He later stated that these stations were Montreal, Vancouver, Winnipeg, Ottawa, Edmonton, London, Calgary, Dorval, Moncton, Halifax and Jasper, in short, a total of eleven stations where there are sufficient VIA employees to help with lifting. Even though Toronto was the largest station, representing 16.7 per cent of total sales volume, Mr. Secord stated that, due to contractual arrangements with the Toronto Terminals Railway, it would be difficult to provide for service at that station without negotiation.

Toronto Terminals Railway n'était pas présent à l'audience et aucun avis ne lui avait été adressé. Cependant, ainsi que l'a souligné M. Secord, le CN et le CP, qui ont toutes deux été informées de la tenue de l'audience, possèdent conjointement cette compagnie de chemin de fer.

Toronto Terminals Railway was not represented at the hearing and no notice had been sent to it. However, as was pointed out by Mr. Secord, that railway is jointly owned by CN and CP which were both notified of the hearing.

M. Secord est d'avis que le noeud du problème de l'aide à apporter aux handicapés vient de ce que la modification de la politique suivie pour soulever les handicapés (responsabilité supplémentaire) exigerait que l'on consulte les syndicats représentant les employés intéressés. Cela toucherait donc tous les employés concernés, qu'ils appartiennent à VIA, au CN ou au CP. En ce qui concerne les deux dernières compagnies, il semble toutefois y avoir des difficultés supplémentaires, du fait qu'il existe des ententes contractuelles établies en vertu des accords d'exploitation liant VIA, le CN et le CP qui seraient touchées par une modification de la politique.

According to Mr. Secord, it seems that the crux of the problem with helping handicapped passengers is that a change in policy regarding lifting of passengers (an added responsibility) would involve consultation with the unions representing the employees concerned. This would involve all employees affected by the change, whether VIA, CN or CP. With the latter two railways, however, it would seem that there is an additional difficulty in that there are contractual arrangements by means of operating agreements between VIA and CN and CP which would be affected by a change in policy.

Quoi qu'il en soit, on nous a expliqué que les employés du CN et du CP se chargeaient essentiellement du roulement et du fonctionnement des trains. C'est le cas par exemple du serre-frein et du mécanicien. Le chef de train est également un employé du CN ou du CP. Quant aux employés de VIA, ils seront responsables des services ferroviaires. C'est le cas des garçons et des porteurs qui se présentent au train à la gare. Dans la plupart des cas, les employés de VIA sont disposés à aider les handicapés a embarquer ou débarquer et c'est la raison pour laquelle les gares précédemment citées sont celles où il serait possible d'appliquer assez facilement une nouvelle politique relativement à l'aide à apporter aux handicapés. Selon M. Secord, il existe suffisamment d'employés de VIA dans ces gares pour assurer un tel service. Dans d'autres gares, il est vraisemblable que ce serait le CN ou le CP qui assumerait ces fonctions, d'où le besoin d'entreprendre des négociations.

In any event, it was explained to us that, basically, CN and CP employees are involved in the running and operating of trains. They are, for example, the brakeman and engineer. The conductor is also a CN or CP employee. On the other hand, VIA employees are involved with the management of the service. They are, for example, the waiters on the train and the redcaps who meet the train at the station. In most cases, VIA employees would help with lifting and that is why the above-noted stations were mentioned as being those where a new policy regarding lifting could take place with relative ease. According to Mr. Secord there are a sufficient number of VIA employees at those stations to provide such a service. At other stations it would apparently be CN or CP performing those functions, hence the need for negotiations.

M. Secord a également parlé, preuves à l'appui, des dispositifs mécaniques que l'on envisageait de construire afin de permettre aux handicapés de monter à bord des trains et d'en descendre. Compte tenu de la longueur du voyage, certains trains doivent être équipés de dispositifs fixés au train de façon permanente. Pour les autres voyages, il est prévu d'utiliser des dispositifs installés à même la gare.

Mr. Secord also gave evidence of mechanical lifting devices that were being developed for future use. Depending on the length of trip, some trains will be equipped with car-based lifting devices. On other types of trips station- base devices will be used.

M. Secord a présenté des prévisions relatives au coût de ces dispositifs et a donné le chiffre de $160 par élévateur. Ses calculs s'appuyaient sur le rapport présenté par M. Dubé lors de la réunion de novembre. Selon ce rapport, les personnes en fauteuil roulant représenteraient environ 0.25% de la population, soit 36,500

Mr. Secord gave an estimate relating to the cost of physically lifting persons and came out with a figure of $160 per lift. This was based on a previous report submitted to Mr. Dubé at the November meeting referred to earlier. According to that report there were approximately one-quarter of one per cent of the population in

individus. (Au cours de la déposition qu'il avait faite le jour précédent, M. Secord avait affirmé que ces personnes représentaient 1% de la population). Selon le dernier recensement, environ 35% de la population canadienne effectue un voyage en train chaque année. Après avoir appliqué ce pourcentage à la population des handicapés, il a été possible d'en déduire qu'environ 10,000 handicapés se déplaçaient une fois par année en train. Ce qui donne une moyenne de 30 personnes par jour.

M. Secord a déclaré que l'un des aspects importants du programme à long terme de VIA relatif au transport des handicapés portait sur la présentation d'un nouveau tarif qui supprimerait toute restriction visant à empêcher les personnes en fauteuil roulant de voyager seules. Mais cela supposait que l'on définisse au préalable le terme "autonome", ce qui fut fait en posant une série de questions aux handicapés. Cette définition visait en effet à éliminer la "zone d'ombre", c'est-à-dire à écarter les personnes qui n'étaient apparemment pas autonomes.

L'autre témoin de M. Allen, M. Darcy O'Connell a développé ce point en affirmant que cette zone d'ombre existait réellement et que l'une de ses fonctions consistait justement à agir en qualité d'intermédiaire auprès des divers organismes représentant les handicapés de façon à aboutir à une solution qui convienne à tous les intéressés.

De façon générale, M. O'Connell s'est montré d'un grand secours en expliquant le programme de VIA relatif aux handicapés sur le plan du transport. Il a déclaré qu'il était nécessaire de disposer d'un programme d'ensemble, une sorte de plan de grande portée, et non pas de simples mesures *ad hoc*. Il a également déclaré que le fait de soulever les handicapés à la force des bras ne constituait qu'une solution provisoire qui devait être adoptée immédiatement. Il a par ailleurs expliqué les difficultés que posait la mise en oeuvre d'une politique portant entre autres sur l'aide à accorder aux handicapés pour embarquer et débarquer, citant à l'appui le *Code canadien des matériaux et de la manutention*, règlement établi en vertu de la partie IV du *Code canadien du travail*, C.P. 1972-1651, 27 juillet 1972, publié dans la Gazette du Canada, 2e partie, volume 106, n° 15, sections 72, 73, et 74. Ces sections stipulent que les employés ne

wheelchairs. This amounted to thirty-six thousand five hundred people. (In his testimony the day before, Mr. Secord stated that this figure was one per cent of the population). According to the current census, approximately twenty-five per cent of the national population take one train trip per year. This was applied to the disabled transportation market and the figure of approximately ten thousand handicapped people a year using the train was arrived at. This worked out to thirty people a day on the average.

Mr. Secord pointed out that an important aspect of VIA's long-term program regarding the transportation handicapped concerned the submission of a new tariff by VIA which will remove any restriction preventing self-reliant wheelchair persons from travelling alone. This involved defining the meaning of "self-reliant" and would be done by asking the handicapped person a series of questions. This was in order to eliminate "the grey area" of persons who were not apparently self-reliant.

Mr. Allen's other witness, Mr. Darcy O'Connell, amplified on this point, emphasizing that this grey area existed and that one of his functions was to act as a go-between among the various organizations representing the handicapped in order to come to a solution acceptable to everyone concerned.

Mr. O'Connell was very helpful generally in explaining VIA's program with regard to the transportation handicapped. He stated that a whole program, a long range plan, was required and not just *ad hoc* measures. He also stated that manual lifting was a short-range solution which was needed immediately. He explained the difficulties of implementing a policy involving lifting, referring to the *Canada Material and Handling Code*, a regulation under Part IV of the *Canada Labour Code*, PC 1972-1651, July 27, 1972 found in the Canada Gazette, Part 2, Volume 106, No. 15, Sections 72, 73 and 74 thereof. Those Sections impose a weight restriction of twenty pounds on manual lifting by employees of any "material or object" unless the employee is:

peuvent pas soulever de leurs mains des "matériaux ou objets" de plus de 20 livres, à moins que l'employé n'ait:

> reçu une formation et un entrainement visant à soulever et transporter des poids de ce genre en toute sécurité.

Au cours du contre-interrogatoire, il a été possible de déterminer que si ces règlements étaient applicables, ils ne concernaient toutefois que les employés de VIA et non pas les personnes chargées du roulement et du fonctionnement des trains.

M. O'Connell a insisté sur la brièveté du délai nécessaire pour pouvoir mettre en oeuvre une solution de courte portée comme le fait de lever les handicapés. Par la suite, on a précisé que ce délai ne dépasserait pas les 3 mois suivant la date à laquelle la Commission canadienne des transports rendrait une ordonnance à ce sujet ou qu'un mandat serait confié à l'administration de VIA à cet égard.

M. OConnell a indiqué que le programme de VIA portait en partie sur la diffusion d'informations relatives aux services offerts aux handicapés et il a ajouté que l'on préparait une brochure à cette fin.

(C) Témoignage des intervenants

M. David A. White, qui est intervenu au nom de la Canadian Rehabilitation Council for the Disabled (CRCD) a présenté un exposé au jury sans toutefois prendre la parole.

Le CRCD regroupe les organismes canadiens dispensant des services et des programmes directs à l'intention des handicapés physiques, par opposition au COPOH, lequel regroupe les handicapés, c'est-à-dire les personnes visées par le CRCD. C'est M. Derksen que est intervenu au nom du COPOH.

Dans son exposé, le CRCD a soutenu la requête en invoquant, entre autres, les points suivants:

(1) L'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*, lequel stipule que la compagnie de chemin de fer doit fournir des installations suffi-

instructed and trained in a safe method of lifting and carrying such loads.

On cross-examination, it was found that these regulations, if applicable, only involved VIA employees and not persons involved in the running and operating of trains.

Mr. O'Connell emphasized that a little lead time was needed to implement a short-range solution such as lifting. This time was later specified to be three months from the date of an order by the Canadian Transport Commission, or by a mandate given by VIA management. It would appear from cross-examination of Mr. O'Connell that, at the time of the hearing, there was no such mandate from management.

Mr. O'Connell indicated that part of VIA's program was the dissemination of information concerning services available to the handicapped, and a brochure was being prepared for that purpose.

(C) The Intervenors' Evidence

Mr. David A. White of the Canadian Rehabilitation Council for the Disabled (CRCD) submitted a brief to the Panel but did not speak to it.

The CRCD is a federation of agencies across Canada who are providing direct services and programs to the physically disabled as opposed to the consumer group known as COPOH, the membership of which is made up of disabled persons. Mr. Derksen spoke on behalf of COPOH.

The CRCD in its brief supported the application and based such support *inter alia* on these grounds:

(1) Section 262 of the *Railway Act* provides that the railway must provide suitable and adequate accommodation for traffic and the defi-

santes et convenables en matière de transport; de plus, la définition du terme "transport" n'exclut pas les handicapés, les personnes âgées, etc.

(2) L'article 102 de la *Loi sur les chemins de fer*, lequel prévoit la construction "des autres appareils nécessaires pour la commodité des transports ... du chemin de fer" en matière de stations et de matériel roulant.

(3) La responsabilité du transporteur se fonde sur le devoir de veiller au bien-être des voyageurs de façon satisfaisante.

(4) C'est faire preuve de discrimination à l'égard des handicapés que de les obliger à voyager en la compagnie d'une escorte, sans compter que cela entraîne des frais supplémentaires, du fait qu'il faut par exemple assurer le gîte et le logis à cette escorte une fois arrivé à destination.

(5) Les critères d'obtention d'une carte d'identité dont la présentation permet à une personne de voyager gratuitement en la compagnie d'une escorte ne s'appliquent qu'aux individus souffrant de graves infirmités et ne concernent donc pas la plupart des handicapés.

En conclusion, M. White a déclaré qu'à la lumière des programmes, tant fédéraux que provinciaux, visant à supprimer toute discrimination à l'égard des handicapés, le tarif VIA semble faire fi des politiques fédérales et provinciales visant à faciliter l'intégration des handicapés dans la société.

Au cours de l'audience, le directeur du Bureau de la réadaptation du ministère de la Santé et du Bien-être social, M. André LeBlanc, a présenté un court exposé à l'appui de la requête.

Dans cet exposé, il a défini l'intérêt que le ministère portait à l'audience et ce, dans les termes suivants:

> Il est dans l'intérêt du ministère de la Santé et du Bien-être social d'appuyer tous les efforts déployés en vue d'intégrer les handicapés dans la société et la communauté de façon générale. Il est possible d'économiser l'argent des contribuables en intégrant da-

nition of "traffic" does not exclude the disabled, aged, etc.

(2) Section 102 of the *Railway Act* provides for the construction of "other apparatus for the accommodation of the traffic ... of the railway" with regard to stations and rolling stock.

(3) The liability of the carrier is one based on the duty to provide reasonable care.

(4) It is discriminatory for many disabled persons to have an attendant and there are hidden costs involved, such as providing the attendant with food and shelter at destination.

(5) The criteria for obtaining an identification card which, in turn, allows a person to travel with an attendant at no cost, apply only to severely handicapped persons and therefore is not beneficial to most handicapped persons.

In conclusion, Mr. White stated that, given the programs, both federal and provincial, dedicated to eliminate discrimination against handicapped persons, the VIA tariff flies in the face of both federal and provincial intent to facilitate the integration of the physically disabled into society.

Mr. André LeBlanc, Director of the Bureau on Rehabilitation, Department of National Health and Welfare, submitted a written brief at the hearing in support of the application.

In his brief he stated the Department's interest in the hearing as follows:

> It is in the interest of the Department of National Health and Welfare to support all efforts relating to the integration of disabled persons into society and the community at large. Taxpayers' dollars can be saved by a fuller integration of disabled persons in soci-

vantage les handicapés dans la société. Pour ce faire, il convient de leur offrir davantage d'emplois et par conséquent leur permettre de contribuer personnellement à l'activité économique. Cette intégration dépend de l'habileté des handicapés à voyager le plus facilement possible, que ce soit pour leur plaisir ou dans le cadre de leur travail.

ety through expanded employment opportunities and thus their personal contribution to the economy. This integration is dependent upon the ability of disabled persons to travel, either for pleasure or work, with a minimum of obstacles in their path.

Dans son exposé, M. LeBlanc a également précisé que les handicapés avaient autant le droit que les autres d'utiliser les services ferroviaires qui sont subventionnés par les deniers publics.

Mr. LeBlanc also stated in his brief that rail services, being tax-supported, must provide services to the disabled as well as the non-disabled.

Prenant la parole au nom de l'Association canadienne des consommateurs le Dr. David Paul Deziel a appuyé la requête.

Dr. David Paul Deziel gave evidence on behalf of the Consumers Association of Canada, which supported the application.

Le Dr. Deziel a en effet présenté un document intitulé "Caractéristiques démographiques actuelles et futures du transport des handicapés au Canada" (document CA-2), ainsi qu'un rapport plus détaillé, "Étude sur les bases de données visant à identifier et dénombrer les handicapés canadiens sur le plan du transport" (document CA-1). Le document CA-2 était plus court et constituait en fait un résumé des travaux réalisés par le Dr. Deziel et sa compagnie, Systems Approach Consultants Ltd., à la demande de Transports Canada.

Dr. Deziel presented a paper entitled "Present and Projected Future Demographic Characteristics of Canada's Transportation Handicapped" (Exhibit CA-2), together with a more detailed report entitled "Data Base Study for the Identification and Quantification of Transportation Handicapped Persons in Canada" (Exhibit CA-1). The shorter exhibit, CA-2, was effectively a summary of work carried out by Dr. Deziel and his company, Systems Approach Consultants Ltd., on contract to Transport Canada.

Le Dr. Deziel a brièvement décrit sa méthodologie. Dans son approche, il s'est servi d'un sondage détaillé sur les handicapés sur le plan du transport aux États-Unis, en supposant que les handicapés canadiens avaient autant de chances d'être transportés que les handicapés américains se classant dans des groupes d'âge, des tranches de revenu et des niveaux d'éducation correspondants. Bien que l'étude n'ait pu établir aucune relation de cause à effet, il semble que la probabilité d'être considéré comme handicapé sur le plan du transport soit plus élevée parmi les individus dont les revenus et le niveau d'éducation ne sont pas élevés.

Dr. Deziel gave a brief description of his methodology. The approach was to use a detailed United States survey of the transportation handicapped and to assume that the probablity of being transportation handicapped was the same in Canada as in the United States for corresponding age groups, income groups, and levels of educational attainment. The probability of being transportation handicapped is higher among lower income levels and lower educational levels, although the study did not imply any causal connection here.

En appliquant le taux de fréquence des handicapés américains à la population urbaine de Canada en 1976, soit 15.7 millions de personnes (à l'exclusion des enfants de moins de 5 ans et des personnes demeurant dans des institutions), le Dr. Deziel a pu établir qu'environ 781,000 individus, soit 5.0% de la population canadienne, étaient des handicapés sur ce plan.

Applying the United States incidence of transportation handicapped to the 1976 population of 15.7 million living in urban areas of Canada (but excluding children under five years of age, and persons living in institutions), Dr. Deziel estimated that seven hundred and eight-one thousand persons or 5.0 per cent of the population were transportation handicapped. It

Il convient toutefois de préciser que dans le cadre de la méthode appliquée au sondage américain, une personne était considérée comme handicapée en matière de transport si elle jugeait souffrir de cet état. Ainsi sur les 781,000 personnes considérées comme handicapées sur le plan de transport, seuls 5.6% se déplacent en fauteuil roulant et près de la moitié de ceux qui estiment être handicapés à cet égard ne souffrent que de dysfonctions mineures.

En ce qui concerne donc les handicapés sur le plan du transport se délaçant en fauteuil roulant, le Dr. Deziel a pu établir que leur nombre atteignait 43,000 personnes, soit 5.6% des 781,000 handicapés du même type. En supposant que l'on retrouve le même taux d'incidence parmi la population rurale qui n'avait pas été couverte dans cette étude, le Dr. Deziel a estimé que 61,000 personnes en fauteuil roulant peuvent se considérer handicapées sur ce plan. Ce chiffre exclut cependant toutes les personnes obligées de demeurer à la maison et tous ceux qui, même s'ils se déplacent en fauteuil roulant, ne se jugent pas handicapés sur le plan du transport. Si l'on tenait toutefois compte de ces individus, le Dr. Deziel a jugé que le nombre de personnes en fauteuil roulant au Canada atteindrait 120,000.

Le Dr. Deziel a poursuivi en établissant des prévisions quant au nombre d'handicapés en matière de transport au Canada en l'an 2,000. Statistique Canada prévoit que la population canadienne doit augmenter de 33% entre 1976 et l'an 2,000 en raison essentiellement de la croissance de l'effectif des personnes âgées. Si le taux d'incidence des handicapés sur le plan du transport était le même qu'en 1976, pour les divers groupes d'âge, Dr. Deziel prévoit une augmentation de 64% de la population des handicapés sur le plan du transport.

Le Dr. Deziel a par ailleurs fourni des chiffres sur l'utilisation actuelle des modes de transport interurbain par les handicapés sur le plan du transport, en supposant à nouveau qu'il était possible d'appliquer les données américaines au contexte canadien. De ces calculs, il ressort que les handicapés sur le plan du transport effectuent moins de déplacements interurbains que les non-handicapés - c'est ainsi que l'on a pu établir que 53% des handicapés sur le plan du transport avaient utilisé un mode de transport interurbain au cours des 6 derniers mois, contre

should, however, be noted that in the United States methodology applied in this survey, a person was classified as transportation handicapped if he perceived himself to suffer in this way. Thus, of the seven hundred and eighty-one thousand persons estimated to be transportation handicapped, only 5.6 per cent used a wheelchair and nearly half the self-described transportation handicapped suffered only from minor dysfunctions.

To focus on the transportation handicapped in wheelchairs, Dr. Deziel's figure of 5.6 per cent of seven hundred and eighty-one thousand persons implies a total of some forty-three thousand people handicapped in this way. Assuming a similar incidence among the rural population not covered in the survey, Dr. Deziel estimated sixty-one thousand people in wheelchairs who consider themselves to be transportation handicapped. This figure excluded all people who are housebound and those people who, although they are in wheelchairs, do not consider themselves to be transportation handicapped. If the coverage were extended to include these people, Dr. Deziel estimated some one hundred and twenty thousand people in Canada to be in wheelchairs.

Dr. Deziel proceeded to estimate the number of transportation handicapped to be expected in Canada by the year 2000. Statistics Canada was projecting a thirty-three per cent increase in the population of Canada between 1976 and 2000, with the increase occurring mainly in the older age groups. If the incidence of being transportation handicapped was the same in 2000 as in 1976 for the various age groups of Canada, Dr. Deziel estimated that the transportation handicapped population would increase by sixty-four per cent.

Dr. Deziel gave evidence on the present use of inter-urban transport modes by the transportation handicapped, again on the assumption that the United States data could be extrapolated to Canada. The transportation handicapped were less likely to make an inter-urban trip than the non-handicapped - during the previous six months, fifty-three per cent of the transportation handicapped were estimated to have used an inter-urban mode, as against sixty-four per cent of the non-transportation handicapped. The transportation handicapped

64% pour la population des non-handicapés. Il semble également que les handicapés sur le plan du transport recourent davantage à l'automobile que les non-handicapés. Les données présentées par Dr. Deziel laissent entendre que les handicapés sur le plan du transport utilisaient relativement moins le train que l'autobus ou l'avion. Compte tenu de la qualité des données en matière d'utilisation des modes de transport public, il n'a toutefois pas été possible d'en tirer des conclusions solides.

relied to an even greater extent on automobile transport than the non-transportation handicapped. Dr. Deziel's data suggested that the transportation handicapped were relatively much less likely to use the train than the bus and plane modes of public transport. However, strong conclusions were not drawn here in view of limitations on the quality of data on utilization of public transport.

Prenant le parti de la requérante, M. Derksen a présenté un exposé au nom du COPOH. Il a tout d'abord présenté le COPOH en déclarant que cet organisme représentait quelque 20,000 handicapés répartis à travers tout le Canada et atteint de toutes sortes d'handicaps physiques, et qu'il regroupait également une centaine de groupes locaux et provinciaux.

Mr. Derksen, supporting the application, presented a brief on behalf of COPOH. He first described what COPOH was. He stated this organization represented about twenty thousand disabled people across Canada as well as one hundred local and provincial groups and includes all types of physical disabilities.

M. Derksen a ensuite précisé la politique suivie par le COPOH en matière de transport, telle qu'elle est définie dans l'une des résolutions adoptée par le Conseil national. La résolution mentionne, entre autres choses, que l'organisme s'est engagé à veiller à ce que les handicapés puissent bénéficier de services de transport équivalents à ceux de la collectivité et qu'il recommande aux responsables de la politique d'adopter des mesures visant à supprimer toute traces aux intéressés en sensibilisant le personnel à toutes les formes d'invalidité.

Mr. Derksen then set out COPOH's policy with regard to transportation as stated in a resolution adopted by its National Council. Among the points raised in that resolution was the organization commitment to insisting on equivalent services for the disabled to that of the general public, and a recommendation to the relevant authorities for a change at policy level to eliminate embarrassment to all concerned through awareness training of staff regarding all levels of disability.

M. Derksen a terminé son exposé en réaffirmant que le COPOH accordait son appui à la requête présentée par Mlle Kelly.

Mr. Derksen ended his brief by reiterating COPOH's support of Miss Kelly's application.

M. Donald Collver Bradbury a présenté un exposé au nom de Transport 2000 Ontario, organisme représentant certains utilisateurs des modes de transport. Il a appuyé la requête en précisant que les transports publics doivent dans la mesure du possible être accessibles à tous, que les handicapés avaient davantage besoin de moyens de transport que le reste de la population, que l'évolution qui se manifeste actuellement visait à assurer ce genre de service aux handicapés et que Mlle Kelly, en tant que membre à part entière de la société, ne devait pas perdre son indépendance sociale du fait qu'on lui interdisait d'utiliser les modes de transport public.

Mr. Donald Collver Bradbury presented a brief on behalf of Transport 2000 Ontario, a transportation consumer group. He supported the application, stating that public transport should be made as universal as possible, that handicapped persons needed public transport more than others, that the general trend today was for providing such assistance and Miss Kelly, as a valuable member of society, ought not lose her social independence by being prevented from the use of public transportation.

Prenant la parole en son nom et au nom de plusieurs avocates exerçant en Ontario, Mme Beth Underhill a présenté un exposé appuyant la requête de Mlle Kelly.

Elle a indiqué au Comité que VIA ne respectait pas l'article 262(1) de la *Loi sur les chemins de fer* et qu'à la lumière de l'article 281 de la même Loi la capacité financière de la compagnie semblait être un élément secondaire compe tenu de la violation flagrante de l'article 262.

IV Plaidoyer sur les aspects légaux

(A) La Requérante

Se reportant à l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer* ainsi qu'à "l'intérêt public" dont il est question à l'article 281(1), M. Samuels a expliqué le sens que selon lui cet article de la Loi donnait à l'intérêt public.

Il a également précisé que l'un des "autres aspects applicables" de l'article 281(2) sur lequel le Comité devait se pencher se rapportait à des questions purement humanitaires. La première réaction de M. David H. Jones, c.r., commissaire du Comité des transports par chemin de fer à la plainte émise par Mlle Kelly a été d'affirmer que la situation était absurde.

L'une des autres déclarations de M. Samuels relativement à l'intérêt public s'appuyait sur l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*. Il a affirmé que l'article ne faisait aucune distinction entre les diverses catégories de passagers et que par conséquent, la compagnie de chemin de fer devait fournir des installations suffisantes et convenables, ce qui, dans le cas présent, signifiait tout simplement que le personnel de la compagnie devait aider les handicapés à embarquer et débarquer du train et non pas dispenser des services médicaux ni, pour le moment, installer de dispositifs de levage.

M. Samuels a également affirmé qu'il était dans l'intérêt de l'ensemble du Canada d'autoriser les personnes en fauteuil roulant à voyager.

Se référant à l'article 281(2) de la *Loi sur les chemins de fer*, M. Samuels a étudié "la capacité financière de la compagnie".

Ms. Beth Underhill, on behalf of herself and several women lawyers practising in Ontario, presented a brief supporting the application.

She pointed out to the Committee that VIA was not complying with Section 262(1) of the *Railway Act*, and that when considering Section 281 of the same Act, the financial ability of the company was secondary in the face of an express contravention of Section 262.

IV Legal Argument

(A) The Applicant

Referring to Section 281 of the *Railway Act*, and the reference to "public interest" in Section 281(1), Mr. Samuels outlined what he considered the meaning of public interest was under that Section of the Act.

He stated that one of the "other relevant considerations" in Section 281(2) to which the Committee might address itself was that of simple humanity. The first reaction of David H. Jones, Q.C., Commissioner of the Railway Transport Committee to Miss Kelly's complaint, was apparently that the situation was absurd.

Another submission of Mr. Samuels regarding public interest was based on Section 262 of the *Railway Act*. He stated the section makes no distinction between different types of passengers and the railway must therefore provide suitable and adequate accommodation which in this case is simply the offer of a helping hand by railway personnel and not medical services or, for the moment, lifting devices.

Mr. Samuels also argued that it was beneficial to Canada as a whole to allow persons in wheelchairs to travel.

Turning to Section 281(2) of the *Railway Act*, Mr. Samuels discussed "financial ability of the company".

En ce qui concerne sa responsabilité sur le plan légal, M. Samuels a jugé que cette responsabilité se fondait sur l'obligation de veiller de façon satisfaisante au bien-être des passagers.

Abordant la question des autres aspects financiers, M. Samuels a déclaré dans son exposé qu'il ne fallait pas beaucoup d'argent pour aider les handicapés et que la modification du tarif n'affecterait que très peu la situation financière de la compagnie. Au cours de son plaidoyer, M. Samuels a jugé que le coût de l'aide à accorder aux personnes en fauteuil roulant pour embarquer et débarquer du train qui, selon les prévisions de VIA serait de l'ordre de $1.6 million, était excessif. Si l'on admettait néanmoins ce chiffre, M. Samuels a déclaré que pour une compagnie disposant d'un budget total de 500 millions de dollars, cette somme n'était pas extraordinaire. De plus, comme VIA est subventionné par les pouvoirs publics, il lui incombe de prendre les mesures nécessaires afin d'assurer ce service.

Reprenant les témoignages, M. Samuels a fait valoir que les 3 personnes en fauteuil roulant présentes à l'audience, à savoir Mlle Kelly et MM. Derksen et O'Connell, étaient autonomes, à même de se débrouiller toutes seules et de planifier leurs activités. Même si ces personnes ont un niveau d'éducation supérieur à la moyenne, on ne peut affirmer que les autres handicapés ne sont pas en mesure de planifier. M. Samuels ne croît pas en "la zone d'ombre" définie par VIA lors de la discussion sur l'autonomie.

Selon M. Samuels, la réalisation d'une brochure d'information est une excellente idée, mais les handicapés étant habitués à planifier leurs activités, cette brochure est utile sans toutefois être indispensable.

En ce qui concerne la délivrance d'un certificat visant à dégager la responsabilité de la compagnie de chemin de fer, M. Samuels a jugé cette proposition offensante. Il a également tenu à souligner le fait que le CN et le CP avaient décidé de ne pas assister à l'audience alors qu'ils y avaient été invités et qu'aucune critique n'avait été formulée à l'encontre des syndicats qui avaient également décidé de ne pas participer aux débats.

As to legal liability, his argument was that such liability was based on a duty of reasonable care.

As to other financial matters, Mr. Samuels stated in his brief that the use of a helping hand did not require much money and that changing the tariff would have very little impact on the financial picture of the company. In his oral argument, Mr. Samuels doubted the amount of 1.6 million dollars that VIA estimated it would cost the company to manually load and unload persons in wheelchairs. Even accepting such a figure, he stated that two million dollars out of an overall budget of five hundred million dollars was not an extraordinary amount. In addition, VIA, as a subsidized industry, should make provision for such services.

In reviewing the evidence, Mr. Samuels pointed out that the three persons in wheelchairs at the hearing, Miss Kelly, Mr. Derksen and Mr. O'Connell, were self-reliant people, able to handle themselves and to plan ahead. Although they were better educated than most people, one cannot presume that others likewise cannot plan ahead. Mr. Samuels did not believe in what VIA referred to as the "grey group" when discussing self-reliant persons.

The information brochure, he said, was a good idea, but physically handicapped persons were used to planning ahead and that the brochure was useful but not necessary.

In reviewing the issue of the waiver of liability, Mr. Samuels stated that he found it offensive. He also commented on the fact that, although CN and CP were invited to come to the hearing, they chose not to, and also that no adverse conclusion should be made by the fact that the unions also chose not to come.

Il a exprimé des doutes quant à l'applicabilité du *Code canadien du travail* au cas présent.

En conclusion, il a invité le Comité à rendre une ordonnance à court terme qui exigerait que VIA aide les gens à monter à bord des trains et à en descendre et a demandé une estimation des coûts que cela entraînerait. Dans sa déclaration écrite, M. Samuels a également demandé que l'on rejette le tarif incriminé.

Mlle Kelly a pris la parole pour traiter d'un seul point. Elle a en effet tenu à préciser qu'il lui avait été auparavant possible de voyager seule en train et qu'on l'avait alors aidée à monter à bord du train et à en descendre. Or cela lui était refusé maintenant. Elle a ajouté que si cela avait été possible dans le passé, elle ne comprenait pas pourquoi il en était différemment maintenant.

(B) Les intervenants

Tous les intervenants ont appuyé la requête présentée par Mlle Kelly.

Prenant la parole au nom de la Commission canadienne des droits de l'homme, M. Juriansz a déclaré que l'organisme qu'il représentait n'avait que des attributions limitées en ce qui concerne la plainte étudiée. Le mandat qui lui a été confié se limite en effet aux paragraphes 22(1)h) et 22(1)l) de la *Loi canadienne sur les droits de l'homme* (LCDH). Les pouvoirs dont la Commission est investie consistent essentiellement à examiner les règlements et ordonnance des autres organismes fédéraux et à les commenter dans le cadre du Rapport annuel qu'elle adresse au Parlement. Elle dispose également du droit général d'encourager l'élaboration et l'amélioration des mesures visant à permettre aux handicapés d'accéder aux biens, services, commodités et installations.

La Commission canadienne des droits de l'homme a donc participé aux débats en fonction des pouvoirs limités dont elle est investie, c'est-à-dire afin d'aider et d'encourager la requérante et de signifier au Comité l'intérêt qu'elle porte à cette question.

M. Juriansz a repris une grande partie des communications de la requérante et a soulevé un point supplémentaire en se fondant sur la *Loi*

He expressed doubt that the *Canada Labour Code* applied to the case at issue.

In concluding, he asked for an order for the short term that would require VIA to help people on and off the train, and also concluded by asking for his costs. In his written brief, Mr. Samuels also asked that the offending tariff be struck down.

Miss Kelly spoke on one point. This was simply that she had been able to travel alone before by train and was helped onto and off the train at that time. She was not allowed to do so now. Her comment was that, if this could be done in the past, why could it not be done now.

(B) Intervenors

All of the intervenors supported the Applicant.

Mr. Juriansz, representing the Canadian Human Rights Commission, stated that that body had limited jurisdiction with respect to the complaint at issue. Such jurisdiction was confined to subsection 22(1) (h) and 22(1) (l) of the *Canadian Human Rights Act* (CHRA). These powers consisted mainly of a power to review regulations and orders of other federal bodies and commenting on them in the Commission Annual Report to Parliament, as well as a general power of encouraging the development and improvement of arrangements for the physicallly handicapped with regard to access to goods, services, facilities and accommodation.

The Canadian Human Rights Commission participated in the proceedings on the basis of such limited jurisdiction i.e., to give the applicant support and encouragement and to indicate to the Committee its interest in the matter.

Mr. Juriansz repeated many of the submissions already made by the Applicant and, in addition, raised an argument based on the *Cana-*

canadienne des droits de l'homme. Il a déclaré qu'une grande partie des questions soulevées au cours de l'audience intéressaient le droit des requérants et des intimés, notamment le certificat dégageant la responsabilité de la compagnie de chemin de fer, la définition de l'autonomie et l'hypothèse du risque couru par la requérante. En ce qui concerne les droits de l'homme toutefois, les politiques, même si elles sont raisonnables, n'en ont pas moins été condamnées chaque fois qu'elles étaient discriminatoires et visaient à exclure certaines personnes. M. Juriansz a affirmé que si l'on excluait un groupe ou qu'on lui demandait de signer un certificat dégageant la responsabilité de la compagnie de chemin de fer, on pouvait tout aussi bien étendre ces mesures à d'autres groupes, comme les femmes accompagnées d'enfants.

dian Human Rights Act. He stated that many of the issues which were raised at the hearing were areas of legitimate concern to both the Applicants and Respondents, such as waiver of liability, the definition of self-reliance, and the assumption of risk by the applicant. In the Human Rights area, however, policies, even though rational, have been disallowed where they were discriminatory and tended to exclude certain persons. Mr. Juriansz argued that, if one group was to be excluded or made to sign a waiver of liability, why not other groups, such as women with children.

Au cours de son plaidoyer, M. Intven a souligné la nécessité d'imposer à VIA des délais qui ne devraient pas dépasser 3 mois. Il a déclaré que le titre-même de l'article 13-D, "patients en fauteuil roulant et civière" constituait un problème en soi.

Mr. Intven, in his argument, emphasized the need to impose deadlines on VIA, three months being the outside limit. He stated that the title of Section 13-D, "wheelchair and stretcher patients", was itself a problem.

Il a proposé de modifier le tarif en y ajoutant le paragraphe suivant:

> Aucune de ces mesures ne s'appliquera aux handicapés désirant voyager seuls. La compagnie de chemin de fer s'engage à aider ces personnes de façon satisfaisante.

He also suggested that the tariff be changed by adding thereto the following:

> None of this shall apply to disabled passengers who wish to travel alone. The railway shall provide reasonable assistance to such people.

M. Intven a lui aussi demandé une description des coûts que cela entraînerait.

Mr. Intven also asked for his costs.

(C) L'intimé

(C) Respondent

M. Allen, qui représentait l'intimé, n'a adressé aucune communication écrite avant le début de l'audience. En fait dans un télex daté du 7 janvier 1980, VIA a déclaré qu'elle ne déposerait pour le moment aucun autre exposé mais se réservait le droit d'exposer entièrement les faits au cours de l'audience. La seule communication écrite ayant été reçue concernait la demande d'autorisation d'en appeler du tarif, c'est-à-dire l'aspect *prima facie* de l'affaire. Il était nécessaire de mentionner ces détails car le plaidoyer prononcé par M. Allen au cours de l'audience s'appuyait sur un point qui n'avait jamais été soulevé auparavant, que ce soit au cours de l'audience ou lors de la communication de VIA sur le cas *prima facie* qui, de notre avis,

Mr. Allen, for the Respondent, did not send in any written submission prior to the hearing. In fact, by telex dated January 7, 1980, VIA stated that it would not be filing additional representations at that time but reserved the right to make full representations at the hearing. The only written submission on file was that made regarding the application for leave to appeal the tariff in question, i.e., the *prima facie* aspect of the case. We mention all this because Mr. Allen's argument at the hearing was based on a point never raised before, either during the course of the hearing or in VIA's submission on the *prima facie* case, which, in our view, would have been the proper occasions to raise such argument. His submission was that the tariff at

auraient été les moments les plus propices pour soulever cet argument. Selon M. Allen, le tarif en question, tel qu'il était actuellement conçu n'empêchait pas Mlle Kelly de prendre le train. L'article concerné semble avoir été mal interprété. Ce point avait été soulevé au cours de l'une des réunions du Comité des transports par chemin de fer que nous avons mentionnées précédemment, mais le Comité avait alors décidé de ne pas autoriser VIA à traiter de cette quesiton. Et pour reprendre les termes de M. Allen:

> ... le Comité a décidé que l'on ne pouvait pas faire confiance à VIA, que cette dernière ne pouvait pas se permettre de veiller aux besoins d'une personne comme Mlle Kelly et qu'il fallait déposer une plainte en bonne et due forme et tenir une audience à ce sujet.

M. Allen a poursuivi en déclarant que la décision de considérer la question comme une plainte officielle selon les termes de l'article 281 avait été prise:

> je suppose *ex parte*, de façon unilatérale, sans laisser à VIA l'occasion de discuter de la question.

Il a réaffirmé que la disposition tarifaire ne s'appliquait pas à Mlle Kelly du fait qu'elle était autonome et a ajouté que pour que cette disposition s'applique, il aurait fallu qu'elle soit non seulement accompagnée de quelqu'un pour l'aider dans le train, mais également pour lui administrer des soins en cours de route.

Si M. Allen a cité ce fait, c'est parce qu'en raison de la confusion suscitée à propos de ce tarif, les employés de VIA étaient vraisemblablement déroutés et que VIA avait besoin de temps pour mettre en oeuvre la solution à court terme présentée au document VIA-1.

De plus, M. Allen a précisé que VIA disposait d'un plan provisoire et de longue portée; provisioire en raison des négociations à mener avec les syndicats et les autres compagnies de chemin de fer, et de longue portée à cause des modifications à apporter aux voitures et l'autorail diesel, etc., mentionées précédemment. Il a réaffirmé que VIA n'avait besoin que de peu de temps pour mettre ces deux programmes en oeuvre. M. Allen a également insisté sur le fait que les handicapés désireux d'être aidés le signalent à l'avance.

issue, as presently drafted, does not prevent Miss Kelly from travelling on the train. The section has been misinterpreted. This point was made at one of the Railway Transport Committee meetings referred to earlier, but the Committee decided not to allow VIA to discuss this. To quote Mr. Allen:

> ... the Committee decided that VIA could not be trusted, couldn't be bothered with looking after the needs of someone like Miss Kelly, and that a formal complaint was to be filed and a formal hearing scheduled.

Mr. Allen then went on to state that the decision to have the matter treated as a formal complaint under Section 281 was made:

> I presume *ex parte*, on a unilateral basis, with no opportunity being given for VIA to have any discussion on the matter.

He reiterated that the provision in the tariff did not apply to Miss Kelly as she was a self-reliant person and, for the provision to apply, she required not only someone to help her on the train but also to administer to her needs when on the train.

Mr. Allen stated that, because of the confusion which had been generated over the tariff, VIA's employees were likewise confused and VIA needed time to implement the short-term solution found in Exhibit VIA-1.

In addition, Mr. Allen stated that VIA had an intermediate and long-range plan, the intermediate involving negotiation with the unions and other railways, and the long-term being the changes to RDC cars, etc. as outlined earlier, and again all that VIA needed to implement both programs was a little lead time. Mr Allen also emphasized the need for advance notice by the disabled persons wishing aid.

M. Allen a fait valoir que la question du risque, des cas d'urgence et de la sécurité des autres passagers, ainsi que la responsabilité de la compagnie de chemin de fer en cas d'accident comme le fait de laisser tomber un handicapé, préoccupait sérieusement la compagnie. Bien que la requérante ait précisé que les cas d'urgence se posaient rarement, M. Allen a signalé que les journaux en faisaient toujours mention.

En conclusion, M. Allen a déclaré que le problème serait réglé si le Comité des transports par chemin de fer annonçait simplement que le tarif, tel qu'il est actuellement conçu, autorise Mlle Kelly à voyager seule.

En réponse, M. Samuels s'est opposé à la position de VIA. Mlle Kelly, a-t-il dit n'a pas été autorisée à voyager sans être accompagnée. Telle a été la position de VIA et selon les termes employés par M. Samuels:

> Je pense que l'avocat de VIA Rail se moque du monde en déclarant que VIA Rail autorisera Mlle Kelly à prendre le train aujourd'hui alors que ce n'est pas vrai et que le président et tous les vice-présidents de la compagnie ont dit non.

De plus, M. Samuels a fait valoir que VIA n'avait jamais dit que Mlle Kelly pouvait voyager en train lors des réunions informelles à ce sujet auxquelles VIA a participé.

V Loi applicable

(A) Applicabilité de l'article 281 de la Loi sur les chemins de fer

Nous débutons ce chapitre en examinant l'applicabilité de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer* puisque cette question a été soulevée par VIA au cours de son dernier argument.

Il est évident qu'un autre jury a trouvé que cet article était applicable, puisque l'on a accordé l'autorisation d'en appeler des conditions dudit tarif et que l'on a établi que le tarif en question était *prima facie* préjudiciable à l'intérêt public. Il nous incombe maintenant de décider si lesdites conditions sont, en soi, préjudiciables à l'intérêt public.

Toutefois, dans son dernier arguement, VIA semble dire, par la voix de son avocat, que dans

Mr. Allen stressed that the issue of risk, emergency, and safety of other passengers, as well as the liability of the railways in the case of an accident such as dropping a person, were real factors of concern to the railway. Although the applicant stated that emergency situations happen rarely, Mr. Allen pointed out that one finds them reported all the time in the newspapers.

In conclusion, Mr. Allen stated that all that was needed was a simple statement by the Railway Transport Committee that the tariff, as presently drafted, allowed Miss Kelly to travel alone.

Mr. Samuels, in reply, took exception to VIA's position. Miss Kelly, he said, was not allowed to travel without an attendant. This had been VIA's position and in Mr. Samuels' words:

> I think it is a positive farce for Counsel of VIA Rail to say that VIA Rail will permit Miss Kelly on the train today when they will not, and the president and all those vice-presidents have said not.

In addition, Mr. Samuels pointed out that, at the informal meetings concerning this matter, at which VIA was present, VIA never once said that Miss Kelly could travel on the train.

V Applicable Law

(A) Applicability of Section 281, Railway Act

We will begin by examining the applicability of Section 281 of the *Railway Act* since this issue was raised by VIA in its final argument.

Another Panel evidently found the section applied, since leave to appeal the condition in the said tariff was allowed and was found to be *prima facie* prejudicial to the public interest. Our duty now is to decide whether the said condition is, on its merits, prejudicial to the public interest.

However VIA, through its Counsel, seemed to be saying in its final argument that the tariff

sa formulation actuelle, le tarif autorise Mlle Kelly à prendre le train sans être accompagnée, que tout le problème vient de ce que le tarif a été mal interprété et que par conséquent l'article 281 ne doit nullement entrer en ligne de compte.

Nous avons plusieurs choses à dire à ce sujet. Tout d'abord, cette question aurait dû être soulevée à l'étape *prima facie* ou avant, lors de la réunion ayant précédé l'audience. Nous ne comprenons donc pas pourquoi VIA a attendu le moment de présenter son argument final pour nous communiquer une information aussi importante.

Deuxièmement, nous acceptons le témoignage de Mlle Clariss Kelly que nous considérons comme un témoin digne de foi et intelligent. Elle a déclaré avoir pris le train pour la dernière fois sans escorte en janvier 1977. Mais au mois d'octobre 1978, on l'a empêché de monter à bord du train parce qu'elle n'était pas accompagnée. D'autre part, VIA se réfère à la page 2 du document VIA-1 pour prouver que sa politique, du moins jusqu'au mois de novembre dernier, autorisait Mlle Kelly et les personnes autonomes comme elle à monter à bord du train.

Troisièmement, que le tarif tel qu'il est conçu actuellement autorise ou non Mlle Kelly à prendre le train, nous en concluons que l'administration de VIA, et donc son personnel, n'avait pas jugé que le tarif autorisait Mlle Kelly à monter à bord du train dans le passé, de sorte qu'il n'y a pas lieu de tenir compte du contenu du tarif à ce sujet. En fait, l'interprétation qui a été faite du tarif signifiait que Mlle Kelly ne pouvait pas prendre le train si elle n'était pas accompagnée d'une escorte.

Nous ne jugeons pas, par ailleurs, que la solution proposée par VIA voulant que le Comité donne l'interprétation "correcte" du tarif soit la bonne. Parce que le tarif est appliqué de la façon qui nous a été expliquée au cours de l'audience par Mlle Kelly, rien ne s'oppose à ce qu'il soit examiné en vertu des dispositions de l'article 281. En effet, lorsqu'un tarif est appliqué de telle façon qu'il risque de nuire à l'intérêt public, ainsi que l'envisagent les dispositions de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*, il nous semble évident que le seul moyen légal de remédier à la situation consiste à rendre une ordonnance conformément à cet article.

as it is presently written, allowed Miss Kelly on the train without an attendant and that the whole problem was simply one of misinterpretation of the tariff, and Section 281 does not come into play at all.

We have several things to say about this point. First of all, this issue should have been raised at the *prima facie* stage, or earlier at the pre-hearing conference. It is a mystery to us why VIA waited until its final argument to tell us this very important information.

Secondly, we accept the testimony of Miss Clariss Kelly who we consider to be a very credible and intelligent witness. She said that she took the train for the last time alone in January of 1977. In October of 1978, she was prevented from doing so without an attendant. VIA refers to page 2, Exhibit VIA-1, as demonstrating that its policy, at least since November of 1979, was to allow Miss Kelly and self-reliant persons like her on the train.

Thirdly, in any case and whether or not the tariff as presently drafted permits this, it is our conclusion that VIA management, and hence its personnel, have not interpreted it to allow Miss Kelly, in the past, access to the train so it little matters what the tariff says. In fact, the tariff has been interpreted to mean that Miss Kelly cannot travel without an attendant.

We also do not consider that the solution to the problem, as suggested by VIA, is a simple statement by the Committee on the "correct" interpretation of the tariff. The tariff, because it is applied in the manner we have heard it has been applied through the testimony of Miss Kelly, can be properly considered under the provisions of Section 281. There is no question in our minds that, where a tariff is interpreted in such a way that it can result in prejudice to the public interest under the provisions of Section 281 of the *Railway Act*, that an order under that Section is the legally correct way to remedy the situation.

Nous souhaitons cependant approfondir la situation et déclarer que nous nous objectons fortement aux insinuations de VIA selon lesquelles le Comité aurait été à l'origine de la confusion suscitée à propos de cette affaire. Lors de l'une des réunions du Comité, la requérante a accepté que sa plainte soit examinée en vertu des dispositions de l'article 281. Cette procédure ne nous semble en rien mauvaise. Par contre, nous jugeons que l'injonction de VIA n'aide nullement le Comité. Le jury auquel il a été demandé d'écouter ce cas, ainsi que l'avocat de la requérante et la requérante elle-même ont été complètement déroutés par la position adoptée par VIA au cours de son argument final. Ainsi que nous l'avons souligné précédemment, cette position devait et aurait facilement pu être explicitée auparavant.

We wish to go further and state that we take strong exception to VIA's insinuation that confusion was caused by the Committee in its handling of this matter. The Applicant agreed, at a meeting of the Committee, to have her complaint treated as one made pursuant to Section 281. We see nothing wrong in this procedure. We find that VIA's summation was less than helpful to the Committee. We as the Panel assigned to hear this case, as well as Counsel for the Applicant and the Applicant herself, were taken completely by surprise by VIA's position it its final argument. As pointed out earlier, such a position should have been and could easily have been raised on prior occasions.

(B) Conclusions relatives au temoignage du Dr. Deziel

Dr. Deziel a présenté d'abondantes données statistiques à propos des "handicapés sur le plan du transport", expression qu'il définit dans le cadre de son étude.

Le témoignage du Dr. Deziel a été présenté au nom de l'un des intervenants, l'Association canadienne des consommateurs.

Comme ce témoignage n'a été présenté qu'à titre informatif, qu'il a été cité par certaines des parties en présence et que nous en faisons mention dans cette décision, il nous semble utile de nous prononcer sur le témoignage du Dr. Deziel avant de présenter nos conclusions relativement à l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Le jury a étudié le témoignage du Dr. Deziel et estime que son étude s'efforce de mesurer l'incidence des handicapés sur le plan du transport au Canada. Bien que le fait d'appliquer les données américaines au contexte canadien soulève quelques problèmes, nous sommes d'avis que la méthode utilisée est dans l'ensemble satisfaisante. Dr. Deziel aboutit à la conclusion que les handicapés sur le plan du transport représentent quelque 5% de la population canadienne. Ce pourcentage a été calculé en tenant compte des individus qui se jugeaient eux-mêmes handicapés sur ce plan et non pas en se fondant sur une mesure objective. C'est ainsi que les données présentées sur les diverses sortes de dysfonctions laissent entrevoir que

(B) Conclusions Respecting Mr. Deziel's Evidence

Mr. Deziel gave extensive evidence on statistical data relating to "transportation handicapped", a term he defines in his study.

This evidence was presented on behalf of one of the intervenors, the Consumers Association of Canada.

Because his evidence was of an informative type, and was referred to by several parties, and is referred to by us in this decision, we find it useful to state our conclusions about it before we set out our findings pursuant to Section 281 of the *Railway Act*.

The Panel has examined Dr. Deziel's evidence and considers that his study is a valuable attempt to measure the incidence of transportation handicapped persons in Canada. Although there are some problems involved in extrapolating United States data into the Canadian situation, the methodology is acceptable in broad terms. Dr. Deziel concludes that some five per cent of the Canadian population are transportation handicapped. This is based on the self-perception of individuals of themselves as handicapped and not on objective measurement. The data presented on types of dysfunction would suggest that only two and one-half per cent of the population are seriously handicapped in a transportation context, but

seulement 2 1/2% de la population sont de sérieux handicapés sur le plan du transport, mais il est possible que ce chiffre soit inférieur à la réalité du fait que le sondage n'a pas tenu compte des personnes demeurant dans des institutions. En ce qui concerne le nombre d'handicapés en fauteuil roulant au Canada, le jury estime acceptable le chiffre de 61,000 cité par Dr. Deziel. Il partage également l'opinion du Dr. Deziel voulant que ce chiffre soit inférieur à la réalité, du fait qu'il ne tient pas compte des personnes qui ne peuvent se déplacer et demeurent chez elles, ni des personnes en fauteuil roulant qui ne s'estiment pas handicapées sur le plan du transport.

this could be an underestimate as the survey has not covered people living in institutions. Turning to the numbers of people in wheelchairs and handicapped in Canada, the Panel would accept the estimate of sixty-one thousand put forward by Dr. Deziel. It is also agreed that this figure is an underestimate because it excludes the housebound and those in wheelchairs who do not consider themselves to be transportation handicapped.

En ce qui concerne les prévisions relatives aux handicapés sur le plan du transport en l'an 2000, le jury est d'avis que le vieillissement de la population se traduit *ceteris paribus* par une augmentation incidente du nombre des handicapés en matière de transport. Les prévisions du Dr. Deziel risquent toutefois d'être pessimistes car il ne tient pas compte de l'éventuel accroissement de la mobilité que peut entraîner l'amélioration des soins médicaux et des services de transport. Il n'empêche que les travaux du Dr. Deziel sont intéressants car ils indiquent que le nombre d'handicapés sur le plan du transport est considérable et devra vraisemblablement augmenter. Par ailleurs, le jury est impressioné par la clarté de l'exposé du Dr. Deziel et par l'intégrité professionnelle dont il a fait preuve en reconnaissant les limites de sa méthode.

In respect of the forecast of the transportation handicapped in the year 2000, the Panel accepts that an aging population will *ceteris paribus* lead to an increasing incidence of transportation handicapped. However, Dr. Deziel's predictions may be pessimistic, as no allowance is made for potential increases in mobility attributable to improved medical care and improved transport services. Nevertheless, Dr. Deziel's work is valuable in showing that the number of transportation handicapped is at present considerable and likely to increase. The Panel is impressed with the clarity of his presentation and the frank way in which he has recognized the limitations to his methodology.

(C) Article 281 de la Loi sur les chemins de fer

L'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer* stipule que la requérante fournisse la preuve qu'il y a eu préjudice à l'intérêt public. Aussi, dans le cadre de toute analyse effectuée en vertu de l'article 281, convient-il de définir ce que l'on entend par intérêt public dans un cas particulier. L'article en question précise qu'il faut tenir compte de toutes les considérations pertinentes et, notamment, voir:

(a) quelle est l'incidence du tarif ou des conditions sur la capacité financière d'assurer des services de voyageurs dont disposent la compagnie et les autres transporteurs de voyageurs;

(b) quelle est l'incidence du tarif ou des conditions sur la variété et la qualité des services de voyageurs offerts au public.

(C) Section 281 of the Railway Act

Section 281 of the *Railway Act* requires that the Applicant show a case of prejudice to the public interest. Thus what is the public interest in a particular case is of prime importance in any analysis under Section 281. The section states that all relevant factors must be considered including:

(a) the effect of the tariff or conditions on the financial ability of the company and of other carriers of passengers to provide passenger services;

(b) the effect of the tariff or conditions on the variety and quality of passenger services available to the public.

Nous sommes d'avis que le paragraphe (c) de l'article 281 ne s'applique pas au cas étudié.

Puisque l'article 281 présente en particulier les deux considérations ci-dessus, nous estimons utile de commencer notre analyse de ce qui est préjudiciable à l'intérêt public en établissant, s'il y a lieu, un parallèle entre chacune de ces considérations et le cas qui nous a été présenté:

(i) quelle est l'incidence du tarif ou des conditions sur la capacité financière d'assurer des services de voyageurs dont disposent la compagnie et les autres transporteurs.

Cette disposition envisage l'incidence du tarif, ou des conditions du tarif, tel qu'il est actuellement appliqué, sur la capacité financière de la compagnie. Aucune preuve n'a été présentée visant à montrer les économies, s'il y en a, qui seraient réalisées si l'handicapé n'était pas accompagné d'une escorte voyageant gratuitement, économies qui seraient annulées en raison des sommes qu'il faudrait débourser pour aider l'handicapé à monter à bord du train et à en descendre. Comme l'a souligné Dr. Deziel pendant son témoignage, il sera sans aucun doute extrêment difficile de calculer des chiffres précis, puisqu'il n'existe aucune étude déterminante du nombre d'handicapés sur le plan du transport voyageant en train au Canada.

VIA évalue à $160 le coût de l'aide à apporter à chaque handicapé pour monter à bord du train et en descendre. Il s'agit d'un chiffre très élevé que la requérante et plusieurs intervenants ont contesté. Nous sommes également d'avis que ce chiffre est supérieur à la réalité. Les données à partir desquelles VIA a fondé ses calculs prêtent à confusion. M. Secord a déclaré que le nombre de personnes en fauteuil roulant atteignait 36,500. Il a précisé que cela représentait environ 0.25% de la population canadienne. Or, dans un témoignage antérieur, il avait déclaré que ces mêmes personnes repésentaient 1% de la population.

M. Secord a dit que ce chiffre figurait dans un rapport présenté par VIA à la réunion présidée par M. Dubé qui s'est tenue au mois de novembre et dont il a été question auparavant. Ce rapport ne pouvait pas être celui figurant sous le titre Document VIA-1, puisque nous n'y avons pas trouvé le chiffre cité par M. Secord.

In our view, subsection (c) of Section 281 is inapplicable to the case at issue.

Since Section 281 specifically sets out the above two considerations we think it useful to begin our analysis of what constitutes prejudice to the public interest with an examination of those considerations, where applicable, to the case before us:

(i) the effect of the tariff or conditions on the financial ability of the company and of other carriers to provide passenger services.

This provision contemplates the effect of the tariff, or conditions in the tariff, as presently in operation, on the financial ability of the company. No evidence was led on the savings, if any, which would be gained in not having an attendant travelling free accompanying the disabled person, which would offset the cost of manual lifting of such disabled person onto and off the train. It would undoubtedly be very difficult to calculate with any accuracy such figures given the fact, as Mr. Deziel has pointed out in his evidence, there are no definitive studies in Canada on the number of transportation handicapped persons using the train.

VIA estimates one hundred and sixty dollars per manual lifting. This is a very high figure by any estimation. It was questioned by the Applicant as well as several intervenors. It seems very high to us as well. The data on which VIA bases its figures is confusing. Mr. Secord used the number of thirty-six thousand five hundred as the number of persons in wheelchairs. He said this represented one-quarter of one per cent of the population. In earlier testimony he stated that this represented one per cent of the population.

Mr. Secord stated that this figure was found in a report by VIA to the meeting chaired by Mr. Dubé held in November referred to earlier. That report could not have been Exhibit VIA-1 because we did not find that figure mentioned in that document.

Par contre, nous avons retrouvé trace de ce chiffre, 0.25%, aux pages 71-73 des transcriptions de l'audience portant sur le contre-interrogatoire du Dr. Deziel par VIA. Ce chiffre représentait le nombre d'handicapés sur le plan du transport qui demeuraient cloués dans des fauteuils roulants par rapport à la population totale et il nous semble donc que c'est ce chiffre-là que M. Secord a mentionné au cours de son témoignage. Quant au chiffre cité par Dr. Deziel, nous avons déjà émis des réserves à ce sujet.

Quoi qu'il en soit, nous reconnaissons, comme nous venons juste de le souligner, qu'il est très difficile d'effectuer des prévisions de ce genre en matière de coût étant donné le faible nombre de données statistiques et d'études existant à ce sujet. Il est également très difficile, et pour la même raison, de fournir des preuves contredisant les prévisions de VIA.

Mais si nous admettions, à titre d'exemple, que ce chiffre est assez proche de la réalité, les coûts d'exploitation supplémentaires que devrait assumer VIA atteindraient environ 1.6 million de dollars par année. Nous ne pensons pas que ce chiffre soit tellement élevé qu'il empêcherait VIA d'assurer les services en question, au cas où il serait nécessaire de les dispenser.

Par conséquent, nous n'avons nul besoin de commenter l'argument de Mme Underhill concernant l'effet d'une violation de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* sur l'article 281(1)(a), mais mentionnons au passage qu'il s'agit d'un argument des plus intéressants.

Lorsqu'il a examiné l'incidence du tarif sur la capacité financière de la compagnie, M. Samuels a également abordé la question de sa responsabilité sur le plan légal. Il nous semble donc approprié de discuter de cet aspect en raison de ses rapports avec les dépenses de la compagnie de chemin de fer. Selon VIA, cet aspect constituait l'une des principales pierres d'achoppement au sujet de l'aide à apporter aux handicapés pour monter à bord du train et en descendre, car il était possible de tenir un employé personnellement responsable de la chute d'un handicapé et parce que les employés ne voulaient pas prendre ce risque. À l'instar de M. Intven, M. Samuels était d'avis que la compagnie de chemin de fer, ayant pour obligation

We found reference to this figure, one-quarter of one per cent, in VIA's cross-examination of Dr. Deziel, at pages 71-73 of the transcript. That percentage reflected the number of transportation handicapped who were confined to wheelchairs out of the total target population, and we think that this is what Mr. Secord was referring to in his testimony. We have already indicated our reservations about Dr. Deziel's evidence.

In any case we accept the fact, as we have just pointed out, that it is very difficult to make cost estimates of this type, given the paucity of statistical data and studies on the subject matter. For the same reason, it is also very difficult to present evidence contradicting VIA's estimate.

Assuming, for the sake of argument, that the figure is reasonably accurate, the added operating cost to VIA was estimated to be approximately 1.6 million dollars per year. We do not consider this figure so prohibitively high that it would prevent VIA from providing the services in question, should such services be found to be necessary.

We therefore do not have to make any comment on Ms. Underhill's argument concerning the effect of an infringement of Section 262 of the *Railway Act* on Section 281 (1)(a), but we mention in passing that we find the argument a most interesting one.

Mr. Samuels included, in his discussion of the effect of the tariff on the financial ability of the company, a discussion of the issue of legal liability of the company. We will also discuss this point at this juncture because of its connection to railway expenses. VIA's view of this matter was that it was a major stumbling block regarding the issue of manual lifting, stating that an employee may be held to be personally liable for dropping a person and that employees do not want to take that risk. Mr. Samuels, as well as Mr. Intven, felt that the duty of the railway, being one of reasonable care only, did not impose any higher duty on railway staff or on the railway itself when helping handicapped persons.

de veiller de façon satisfaisante au seul bien-être des voyageurs, n'avait pas à demander à son personnel d'exécuter des tâches supplémentaires, ni même à s'en imposer elle-même, pour aider les handicapés.

Nous avons étudié attentivement la question de la responsabilité de la compagnie en ce qui concerne l'aide à apporter aux handicapés pour embarquer et débarquer du train. Nous en avons déduit que la compagnie avait pour obligation de veiller de façon satisfaisante au bien-être des voyageurs, ce qui ne diffère pas de la responsabilité qu'elle doit assumer à l'égard du public dans son ensemble. Par conséquent, cette responsabilité ne lui interdit pas d'aider les personnes clouées dans des fauteuils roulants et les autres handicapés autonomes; mais il s'agit d'une question que nous aborderons dans une autre partie.

Après avoir examiné la question de l'incidence du tarif sur la capacité financière de la compagnie de chemin de fer, il nous faut envisager le deuxième paragraphe de l'article 281.

(ii) l'incidence du tarif ou des conditions sur la variété et la qualité des services de voyageurs.

La requérante s'est plainte de ce que le tarif en vigueur avait un effet négatif sur la variété et la qualité des services de voyageurs car il empêchait les personnes indépendantes, quoique handicapées, comme Mlle Kelly, de prendre le train.

Nous avons entendu le témoignage de Mlle Kelly et de M. Derksen qui sont tous deux des personnes réellement très indépendantes et mènent une vie non seulement active mais féconde. Nous sommes d'avis que le tarif, tel qu'il est actuellement appliqué, c'est-à-dire exigeant que les handicapés voyagent en la compagnie d'une escorte, a des effets négatifs sur la variété et la qualité des services de voyageurs. Nous avons entendu à plusieurs reprises comment il interdisait à ces personnes de voyager en train parce qu'il leur était impossible ou impraticable de se faire accompagner d'une escorte. Le tarif empêche donc ces personnes de mener une vie indépendante et a pour résultat d'interdire à la société dans son ensemble de tirer profit de leurs talents.

We have carefully examined the issue of the railway's liability in the case of helping handicapped persons board and deboard the train. We have come to the conclusion that the railway's duty is that of reasonable care, which is no different from the liability it has towards the public at large, and the question of its liability should not prevent it from providing a helping hand to persons confined to wheelchairs and other disabled persons who are self-reliant, an issue we will discuss separately, below.

We will now deal with the second pertinent subsection of Section 281.

(ii) effect of the tariff or conditions on the variety and quality of passenger services.

The Applicant claimed that the present tariff has an adverse effect on the variety and quality of passenger service because it prevents independent persons, albeit disabled, such as Miss Kelly, from using the train.

We have heard the evidence of Miss Kelly and Mr. Derksen, who are indeed very independent persons and who lead active and useful lives. In our view, the tariff as presently applied, that is, requiring such persons to have an attendant travel with them, has an adverse effect on the variety and quality of passenger services. We have heard how, on many occasions, it effectively prevents them from travelling on the train because it is impossible or impractical to have an attendant with them. It therefore hampers their independent lifestyles and ultimately deprives society as a whole from benefiting from the skills these persons have to offer.

Nous sommes par ailleurs d'avis que le fait de demander à ces personnes de voyager en la compagnie d'une escorte a pour effet de nuire à leur dignité. Il en est de même en ce qui concerne l'emploi du terme "invalide" dans l'article 13-D du tarif. En tant que telles, les dispositions dudit tarif ont donc une incidence négative sur la qualité des services de voyageurs de VIA.

Il nous appartient d'autre part de tenir compte des intérêts de l'ensemble du public lorsque nous évaluons l'incidence du tarif sur la variété et la qualité des services de voyageurs. Il est vrai que nous avons d'un côté des personnes qui représentent selon nous un pourcentage important de la population. Au cours de son témoignage, Dr. Deziel a déclaré que 5.6% des 781,000 handicapés sur le plan du transport se déplaçaient en fauteuil roulant et qu'ils étaient par conséquent visés par l'article 13-D du tarif. Mais nous avons de l'autre côté l'ensemble des personnes qui utiliseront les services ferroviaires.

Nous sommes d'avis que ces deux intérêts coincident si nous considérons que tout obstacle, empêchant Mlle Kelly et d'autres personnes se trouvant dans son cas de voyager, doit nécessairement nuire à l'ensemble de la société. Nous croyons que Mlle Kelly apporte beaucoup à la société et que nous serons perdants à long terme si nous acceptons que des obstacles, financiers ou autres, l'empêchent de voyager.

Au cours de leur témoignage, Mlle Kelly et M. Derksen nous ont convaincu que le fait d'obliger des personnes indépendantes et autonomes à voyager en compagnie d'une escorte constituait un obstacle à leurs déplacements en train. On nous a en effet expliqué combien il était difficile de prendre des dispositions en vue de se faire accompagner et combien il était peu pratique et surtout excessivement cher d'offrir le gîte et le couvert à ces escortes une fois arrivé à destination.

Mais il y a également la question de la sécurité qui est à nos yeux tout aussi importante et que l'on peut assimiler à un élément de l'intérêt public dans le cadre de la "qualité des services de voyageurs" ou à l'une des considérations pertinentes mentionées au premier paragraphe de l'article 281(2). Quoi qu'il en soit, il s'agit sans aucun doute d'une question d'importance capitale en ce qui concerne l'intérêt public.

Also requiring such persons to have an attendant while travelling, in our view, is an affront to their dignity. The same holds true to the use of the word "invalid" in Section 13-D of the tariff. As such, the said provisions have an adverse effect on the quality of VIA's passenger services.

On the other side, we have the interests of the public at large which we must consider when evaluating the effect of the tariff on the variety and quality of passenger services. It is true that we have, on the one hand, what we consider to be significant portion of our population. Dr. Deziel's evidence states that 5.6 per cent of the seven hundred eighty-one thousand who are transportation handicapped are in wheelchairs and thus may be affected by Section 13-D of the tariff. On the other hand, we have the other persons who will be using the train.

In our view, those two interests coincide when we consider that any obstacle, which prevents Miss Kelly and others like her from travelling, must surely be a detriment in the end to society as a whole. Miss Kelly, in our view, has much to contribute to society and we will lose in the long run by allowing barriers, either financial or otherwise, to be placed in her way when she travels.

The evidence of Miss Kelly and Mr. Derksen has convinced us that the requirement for an attendant, to independent and self-reliant people such as themselves, is a barrier for them in travelling by train. We have heard how difficult it is to arrange for such a companion, and how impractical and indeed financially prohibitive it is to provide for overnight accommodation and food at destination for such attendants.

However, there is also the question of safety which, to us, is of paramount importance and which can either fit under the element of public interest as part of the "quality of passenger services", or as one of the relevant considerations mentioned in the opening paragraph of Section 281(2). In either case it is undoubtedly a matter of prime importance in discussing the public interest.

M. Allen a montré comment la sécurité du public pouvait être mise en danger dans les situations d'urgence lorsque des handicapés se trouvaient à bord du train et a ajouté que:

> les handicapés doivent prendre de plus gros risques, mail il ne faut pas imposer ce risque supplémentaire aux autres passagers. Une personne en fauteuil roulant bloquant la porte de sortie d'un voiture en feu peut sérieusement mettre en danger la vie des autres voyageurs ...

Il y a également la question de la sécurité de l'handicapé lui-même. Ainsi que cela a été porté à notre attention, dans les situations d'urgence, le personnel roulant risque de ne pas pouvoir accorder une plus grande aide aux handicapés. Il a aussi été question au cours de l'audience de la signature d'un certificat dégageant la responsabilité de la compagnie de chemin de fer.

Tenant compte de tous les intérêts en jeu, nous avons abouti à la conclusion que les handicapés autonomes voyageant seuls ne nuiraient pas considérablement à la sécurité du public. On nous a en effet expliqué comment des personnes atteintes d'infirmités différentes avaient appris à se débrouiller de leurs propres moyens. Mlle Kelly et M. Derksen nous ont tous deux affirmé qu'ils acceptaient d'assumer un risque plus élevé du fait de leur condition respective.

Nous admettons ce témoignage. De plus, en ce qui concerne le risque à assumer et le certificat à signer pour dégager la responsabilité de la compagnie de chemin de fer, nous ne jugeons pas adéquat ni juste d'obliger Mlle Kelly à signer un tel document. Ainsi que nous l'avons déclaré auparavant, la responsabilité de la compagnie de chemin de fer dépend de l'obligation du transporteur de veiller de façon satisfaisante au bien-être des voyageurs. Aussi la compagnie doit-elle assumer cette responsabilité à l'égard de tous ses passagers. Il a également été question de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* et du fait qu'il n'établit pas de distinction entre les diverses sortes de transport de passagers. La compagnie de chemin de fer doit fournir des installations suffisantes et convenables pour toutes les catégories de transport qu'elle se charge d'assurer. Nous sommes d'avis que l'article 262 confirme notre opinion, selon laquelle Mlle Kelly doit être traitée comme tous les autres passager sur le plan de la responsabilité

Mr. Allen stated how the safety of the public in an emergency situation may be compromised where the handicapped persons are on board at such time and that

> disabled people must take greater risk but that greater risk should not be imposed on other people. One full person in a wheelchair blocking an exit to a railway car on fire could seriously put those other people at risk ...

Also, there is the issue of safety of the handicapped person himself. It was pointed out that, in an emergency situation, railway personnel may not be available to give extra help to such persons. The issue of waiver of liability was also brought up and discussed.

Weighing all of these interests, we have come to the conclusion that safety of the public at large will not be significantly affected by allowing self-reliant disabled persons to travel independently. We have heard how persons with different handicaps have learned to cope with these handicaps in their own ways. Miss Kelly and Mr. Derksen both have stated that they accept the greater risk inherent in their respective conditions.

We accept this evidence. Furthermore, on the issue of assumption of risk and waiver of liability, we do not feel it either proper or fair to require Miss Kelly to sign a waiver of liability. As we have stated earlier, the liability of the railway company is based upon the common carrier's duty of reasonable care, and the railway must live up to this responsibility with regard to all of its passengers. Mention was made of Section 262 of the *Railway Act* and the fact that it does not distinguish between different types of passenger traffic. The railway must afford suitable and adequate accommodation for all traffic offered to it. We believe that Section 262 reinforces our view that Miss Kelly should be treated the same as other passengers regarding the question of liability, and should have a similar right of action against the company. On the latter point, it is evident that we would not consider it fair or proper that the railway require the employee to assume all risks and absolve the company from its liability at

et qu'elle a les mêmes droits de poursuivre la compagnie en justice. En ce qui concerne ce dernier point, il est évident que nous considérerions injuste et inapproprié le fait que la compagnie de chemin de fer demande à un employé d'assumer tous les risques en la matière et dégage la compagnie de sa responsabilité de droit commun. Nous contestons en premier lieu la légalité d'une telle pratique et, deuxièmement, nous estimons que les poursuites intentées contre les employés seulement risquent souvent de ne constituer qu'un fausse solution. En outre, ainsi que nous le préciserons ci-dessous, les antécédents du tarif montrent que ni le CN ni le CP n'avaient exigé de l'employé ou du passager qu'il signe un certificat dégageant leur responsabilité.

common law. In the first place, we question the legality of such a practice and, secondly, we believe that action solely against the employee may well be in many instances an illusory remedy. In addition, as we will discuss below, the prior history of the tariff indicates that neither CN nor CP required any waiver of liability, either on behalf of the passenger or the employee.

L'autre question relative à la sécurité se rapporte à la sécurité même des employés qui se chargeront de soulever les handicapés. Il ne nous semble pas que le risque soit très élevé sur le plan pratique. Compte tenu de ce que nous avons déjà mentionné à propos de la compagnie qui se dégage de sa propre responsabilité et sachant que l'obligation de veiller de façon satisfaisante au bien-être des passagers est un devoir raisonnable sur le plan pratique, nous n'envisageons aucun problème à cet égard. Tout comme nous n'envisageons pas que de nombreux handicapés pesant plus de 200 livres chacun fassent valoir leur droit d'être monté à bord du train.

The other issue relating to safety involves the safety of the employees who will be doing the manual lifting. We do not think that, in practical terms, that risk is very great. Given what we have just said about the company absolving itself from its own liability, and that the duty of care is a reasonable one, in practical terms, we do not foresee a problem. Nor we do not see large numbers of handicapped persons each weighing over two hundred pounds demanding their right to be carried on.

Cela nous amène à aborder la question du poids et de l'aide à accorder aux handicapés pour monter à bord. M. O'Connell a mentionné un certain règlement qui imposerait des restrictions en ce qui concerne les handicapés à soulever et ce, en application du *Code canadien du travail*. Nous sommes d'avis que les dispositions de ce règlement ne s'appliquent en aucun cas aux personnes chargées du roulement et du fonctionnement des trains, puisque ce sont elles qui dans de nombreux cas seraient responsables de l'aide à apporter aux handicapés (comme les chefs de train et les agents de train), et nous nous demandons en fait si elles peuvent s'appliquer au cas étudié. De plus, ces règlements comprennent une clause selon laquelle les employés qui soulèvent des poids de plus de 20 livres doivent avoir reçu une formation et un entraînement spécial. Si le Comité demandait à VIA de soulever les personnes qui ne peuvent monter à bord des trains, il est certain que la

Incidentally, this brings up the issue of weight and manual lifting. Mr. O'Connell referred to a certain regulation pursuant to the *Canada Labour Code* imposing restrictions on lifting. It is our view that provisions of that Regulation in any case do not apply to persons involved in the running and operating of trains who would in many cases be the ones doing the lifting in question (such as conductors and trainmen), and we question whether they would apply at all to the situation at bar. In addition, there is a proviso in those regulations allowing for lifting of over twenty pounds where the employee is instructed and trained in lifting heavier weights. Surely VIA, if ordered by the Committee to perform manual lifting of individuals, would for the sake of its own liability provide such instruction and training.

compagnie, ne serait-ce que pour sa propre responsabilité, dispenserait un entraînement et une formation de ce genre.

(iii) autres considérations pertinentes

Dans l'analyse que nous avons faite de l'article 281(2)(b), nous avons déjà mentionné la question de la sécurité, tant de l'handicapé lui-même que du public en général.

Il convient maintenant de nous pencher sur un autre aspect de l'intérêt public, à savoir l'autonomie. VIA a fait part de son intention de poser une série de questions aux handicapés et, en assurant la communication entre le personnel roulant et l'individu, de déterminer si cette personne était ou non autonome et avait par conséquent le droit de voyager sans être accompagnée. C'est une solution qui pourrait se réaliser à long terme, mais il n'empêche qu'il est nécessaire de prendre des mesures dans l'intervalle.

Nous sommes d'avis que sur le plan de la politique il faudrait autoriser les handicapés autonomes à voyager seuls en train. Les témoignages qui ont été faits au cours de l'audience nous ont permis de conclure que Mlle Kelly était une personne autonome car elle pouvait satisfaire à ses besoins personnels à bord du train, du moins pendant des voyages de courte durée. En ce qui concerne les longues distances, où il faut compter un voyage de plusieurs jours, Mlle Kelly a reconnu qu'elle aurait besoin d'une escorte. De ce témoignage, il ressort que même s'il est préférable de disposer de toilettes et de voitures-restaurants accessibles, celles-ci ne sont pas nécessaires pour des voyages de courte durée (et ce, bien que nous estimons que des améliorations, telles que celles envisagées par VIA, sont importantes et méritoires).

Pour le court terme, nous sommes d'avis que le tarif doit comprendre sans retard une définition spécifique de l'autonomie, de sorte qu'une personne pouvant satisfaire à ses besoins personnels, à savoir ses besoins en matière d'hygiène, d'alimentation et de soins médicaux, ait le droit de monter à bord du train, qu'elle soit ou non accompagnée d'une escorte. Au cas où l'handicapé doit être accompagné, il faut que son escorte, soit comme par le passé, autorisée à voyager gratuitement.

(iii) Other relevant considerations

We have mentioned in our analysis of Section 281(2)(b) the issue of safety, both of the disabled person himself and that of the public at large.

Another issue which we would like to discuss under the umbrella of public interest is the matter of self-reliance. VIA has stated how it intends to have a series of questions posed to the handicapped person and, through a dialogue between railway personnel and the individual, find out whether or not that individual is self-reliant and therefore to be allowed on the train without an attendant. This may be feasible in the long-term, but surely an interim measure is needed.

It is our view that, as a matter of policy, self-reliant handicapped people should be allowed to travel alone on the train. From the evidence at the hearing we conclude that Miss Kelly is a self-reliant person because she is able to take care of her personal needs while on the train, at least on short distances. On longer distances including several days travel she admitted that she would require an attendant. It is clear to us from the evidence that accessible washrooms and food service, although desirable, are not strictly necessary for short term travel (although we do feel that improvements such as the ones VIA has dedicated itself to are important and commendable).

It is our view that, as a short-term solution, a more specific indication of what is self-reliant is needed immediately in the tariff to the effect that a person who is able to take care of his personal needs, those needs being his washroom, food and medical needs, shall be allowed on the train with or without an attendant. In the case where an attendant is needed, the attendant should be allowed to travel free as in the past.

De plus, nous estimons que c'est à l'handicapé qu'il incombe de déterminer s'il est ou non visé par les conditions du tarif. Nous avons à ce sujet entendu le point de vue de Mlle Kelly et de M. Derksen.

Nous n'entendons pas ainsi discréditer les efforts déployées par VIA en vue d'établir le dialogue entre le personnel roulant et l'individu et d'élaborer de nouvellles solutions si elles sont réalisables. Toutefois, nous aimerions que ce soit dans le court terme l'handicapé qui prenne lui-même la décision.

L'un des autres aspects que nous avons jugé approprié d'inclure dans le cadre de cette enquête se rapporte aux antécédents du tarif. Comme nous avons pu le constater, les témoignages qui ont été faits à ce sujet prêtaient à confusion. Ces témoignages et les observations qui ont été faites au cours de l'audience, ainsi que l'examen que nous avons fait des dossiers et des tarifs nous ont amené à conclure que ni le CP ni le CN n'avaient, avant le 15 mars 1977, inclus dans leurs tarifs de clauses interdisant à un handicapé de voyager seul. Toutefois le CN avait, du moins en 1974, pour politique de demander aux personnes en fauteuil roulant de se faire accompagner d'une escorte durant leurs déplacements en train. Il nous semble néanmoins évident que cette politique n'a pas été rigoureusement appliquée puisque ainsi que l'a déclaré Mlle Kelly elle-même elle avait pu voyager seule en train en 1977 et avait reçu l'aide du personnel du CN pour monter à bord du train et en descendre. Quant au CP Rail, il n'avait pas pour politique de demander aux handicapés de se faire accompagner d'une escorte, mais plutôt, ainsi qu'il l'a clairement signifié au Comité, d'aider les handicapés à monter à bord du train et à en descendre. En mars 1977, cette politique a selon toute vraisemblance été modifiée et les tarifs du CN et du CP ont comporté des clauses semblables à celles qui figurent dans le tarif actuel de VIA. M. Allen a expliqué les raisons de ce changement, sans toutefois les étayer d'aucune preuve. Il a déclaré:

> Il s'est produit la chose suivante, à savoir que certaines personnes montaient à bord du train alors qu'il était évident qu'elles ne pouvaient pas satisfaire à leur besoins personnels. Elles semaient la confusion dans le train, gênaient les autres passagers et elles-mêmes et constituaient tout simplement un problème ...

In addition, it is our view that it ought to be up to the handicapped person to decide whether or not he or she falls within the terms of the tariff. We have heard the views of Miss Kelly and Mr. Derksen on this point.

This in no way is meant to denigrate VIA's attempt to develop a dialogue between railway personnel and the individual, and to try other solutions if that one is not workable. However, in the short-run, we would like to see the decision made by the handicapped person himself.

Another point which we consider relevant in this investigation is the matter of the prior history of the tariff. As we have seen, the evidence on this point was very confusing. What we conclude from the testimony and comments made at the hearing, and our own investigation of our files and tariffs, is that prior to March 15, 1977, both CN and CP did not have any provision in their tariffs restricting a handicapped person in travelling alone. CN, however, at least in 1974, did have a policy of requiring persons in wheelchairs to have an attendant travel with them. It is evident to us, however, that this policy was not strictly enforced, as Miss Kelly herself stated that she took the train alone in 1977 and was helped on and off by CN personnel. CP Rail had no policy requiring attendants, and expressly told the Committee that its policy was to help handicapped persons on and off trains. In March of 1977 this policy evidently changed and the tariffs of both CN and CP contained provisions similar to VIA's present tariff. Mr. Allen offered an explanation for such change but this explanation was not supported by any evidence. He stated:

> What happened was that certain individuals were getting on board the trains and it became obvious that they could not look after their personal needs. They were disrupting the train, other passengers, themselves and just generally creating a nuisance ...

Il convient toutefois de noter que même si cette explication est fondée, elle ne signifie pas que la compagnie se préoccupait de la responsabilité accrue qui lui incombait de ce fait à elle et à ses employés.

Il semble donc que les compagnies de chemin de fer ne se souciaient pas particulièrement de la responsabilité qui leur incombait chaque fois qu'elles se chargeaient de transporter des handicapés car, ainsi que l'a souligné M. Allen, cela faisait 30 à 40 ans qu'elles agissaient de la sorte, sans exiger du passager devant être monté dans le train ou de l'employé chargé de l'aider qu'ils signent un certificat dégageant la responsabilité du transporteur. Même si le CN avait pour politique de demander aux handicapés de se faire acommpagner pendant le voyage, elle continuait d'autoriser et d'aider les handicapés à voyager seuls.

Nous nous demandons également pourquoi le CP n'a *jamais* eu, jusqu'en mars 1977, pour politique d'exiger la présence d'une escorte et qu'il autorisait en fait les handicapés autonomes à utiliser ses trains et les aidait à embarquer et débarquer. En fait, nous nous posons la même question que Mlle Kelly: si on l'aidait auparavant à monter dans le train, pourquoi cela n'est-il plus possible maintenant?

Le dernier point que nous souhaiterions mentionner concerne le préavis que les personnes devant être aidées à monter à bord du train doivent donner à la compagnie de chemin de fer. L'intimé a jugé qu'un tel préavis était nécessaire et la requérante s'est rangée de son avis. Ayant connaissance de ce point de vue commun et comprenant pourquoi il est nécessaire de disposer d'un tel avis, le Comité ne voit aucune objection à ce que le préavis soit fixé à 24 heures, au cas où l'intimé souhaite inclure une telle clause dans ses conditions de transport.

VI Conclusions et observations

De ce qui précède, nous concluons que:

(a) la condition du tarif voulant que Mlle Kelly et tous les autres handicapés autonomes en fauteuil roulant voyagent en la compagnie d'une escorte nuit à l'inérêt public;

It is to be noted that even if this explanation is true it in no way refers to a concern over increased liability on the part of the railway or its employees.

It would seem that the railways were not particularly worried over the issue of liability all the time that they were carrying handicapped persons because it is evident they were doing so, as Mr. Allen points out, for the last thirty to forty years, without requiring any waiver of liability either on the part of the individual being lifted or the employee doing the lifting. Even though CN had a policy of requiring an attendant it continued to permit, and to help, handicapped persons travelling alone.

We also wonder why, until March of 1977, CP *never* had a policy of requiring an attendant and, in fact, had an express policy of allowing self-reliant handicapped persons on their trains, and of actively helping those persons on and off such trains. Indeed, we have the same question as Miss Kelly: if she could be helped on the train before, why can she not be helped on now?

There is one last point we would address ourselves to here and that is the issue of advance notice to the railway by persons requiring manual lifting. The Respondent felt that such notice was necessary and the Applicant accepted that view. Given this agreement, and understanding the desirability of such notice, the Committee has no objection to a requirement of twenty-four hour notice should the Respondent wish to place such a proviso in its conditions of carriage.

VI Conclusions and Observations

From the foregoing we conclude:

(a) that the condition in the tariff, requiring Miss Kelly and other self-reliant handicapped persons in wheelchairs to travel with an attendant, is prejudicial to the public interest;

(b) ledit tarif doit être modifié, interprété ou changé de toute autre façon de manière à autoriser les handicapés autonomes en fauteuil roulant à prendre le train sans être accompagnés d'une escorte;

(c) ledit tarif devra autoriser les handicapés autonomes et non-autonomes à se déplacer en la compagnie d'une escorte qui voyagera gratuitement, s'ils le souhaitent;

(d) la décision relative à l'autonomie d'une personne, telle que la définit VIA, devra être prise par l'handicapé concerné;

(e) le tarif doit être modifié en supprimant les termes "patients" ou "invalides" pour désigner les personnes en fauteuil roulant;

(f) des mesures soient prises en vue de soulever Mlle Kelly et d'autres handicapés autonomes aux gares suivantes et ce, au cours des 3 prochains mois:

Montréal, Vancouver, Winnipeg, Ottawa, Edmonton, London, Windsor, Calgary, Dorval, Moncton, Halifax, Jasper et Toronto;

(g) VIA adresse tous le 30 jours un rapport au Comité pour l'informer des progrès de la mise en oeuvre du programme visant à soulever les handicapés à ces gares;

(h) Mlle Kelly ou d'autres handicapés autonomes ne doivent pas être obligés de signer un certificat dégageant la responsabilité de la compagnie et que ces personnes doivent avoir le droit de poursuivre la compagnie en justice comme tous les membres de la collectivité.

Malgré les conclusions précédentes, nous tenons à souligner que nous approuvons et apprécions les efforts déployés par VIA dans le cadre de son programme provisoire et de longue portée dans le but d'améliorer les installations de transport pour les handicapés. Nous sommes d'avis que VIA déploie ses efforts de bonne foi et s'y consacre entièrement. Nous avons lu avec un grand intérêt le document VIA-1 et avons pris connaissance de l'intention de VIA de publier une brochure d'information, ainsi que de ses projets destinés à modifier les voitures existantes et à mettre de nouvelles voitures en service de

(b) that the said tariff should be amended, interpreted, or otherwise changed to allow self-reliant handicapped persons in wheelchairs on the train without an attendant;

(c) that the said tariff shall permit self-reliant handicapped persons as well as non-self-reliant ones if they so wish, to travel with an attendant who shall travel free of charge;

(d) the decision that one is a self-reliant person, within VIA's definition of the same, should be made by the handicapped person concerned;

(e) that the tariff should be further amended by deleting references to persons confined to wheelchairs as "patients" or "invalids";

(f) that arrangements for the manual lifting of Miss Kelly and other self-reliant, handicapped persons be provided for at the following stations, within the next three months:

Montreal, Vancouver, Winnipeg, Ottawa, Edmonton, London, Windsor, Calgary, Dorval, Moncton, Halifax, Jasper and Toronto;

(g) that VIA should report to the Committee, at thirty-day intervals within that period, to indicate its progress in implementing the said manual lifting program;

(h) that no waiver of liability ought to be imposed on Miss Kelly or other self-reliant handicapped persons using the train without an attendant, and those persons should have a right of action against the company just as other members of the public.

Despite the above conclusions, we wish to emphasize that we approve of and commend VIA's efforts in its longer range and intermediate program in improving transportation facilities for the handicapped. We believe VIA is sincere and dedicated in such efforts. We have read with great interest Exhibit VIA-1 and have heard evidence at the hearing on their information booklet, and their plans for refurbished and new units which will include accessible washrooms and dining facilities. We have also heard described the station and car-based mechanical loading devices. We commend VIA on

façon à ce que les toilettes et restaurants soient accessibles à tous. Nous avons également reçu une description des dispositifs de chargement mécanique fixés aux quais de gare et aux voitures. Nous apprécions à leur juste valeur tous ces programmes excellents et bien étudiés. Mais, ainsi que l'a dit la requérante, il y a encore une petite mesure à prendre. L'un des témoins de l'intimé, M. O'Connell, a déclaré que l'aide manuelle était une solution à court terme. Nous sommes également convaincu que l'aide manuelle, ainsi qu'une modification du tarif visant à préciser que les personnes comme Mlle Kelly sont autonomes, est la seule solution réalisable dans le court terme.

VII Coûts

Nous tenons à remercier toutes les parties présentes pour les témoignages très instructifs et intéressants qu'elles ont présentés. Cette audience a été très révélatrice et nous avons considérablement amélioré nos connaissances des problèmes des handicapés en général et de leurs déplacements par train en particulier.

Nous ne jugeons cependant pas que le cas présent se prête à adjudication des frais à la requérante. En ce qui concerne les intervenants au nom de l'intérêt public, la Commission n'a pas eu pour politique dans le passé d'adjuger les frais aux intervenants au nom de l'intérêt public et ce, pour une multitude de raisons que l'ancien Président du Comité des transports par eau, M. John T. Gray, c.r., a fort bien résumé dans son enquête sur les coûts "Sur la question de déterminer si la Commission canadienne des transports doit adjuger les frais aux parties ayant comparu devant elle et plus particulièrement à certains intervenants dans certaines circonstances", datée du 15 mars 1976.

Une ordonnance sera par la suite rendue afin de donner effet à cette décision.

all of these excellent and well thought-out programs. But, as the applicant has said, a small step is needed here. Mr. O'Connell, a witness for the Respondent, stated that manual lifting was the short-term solution. We too are convinced that manual lifting, along with a change in the tariff to indicate that persons like Miss Kelly are to be considered as self-reliant, is the only feasible short-term solution.

VII Costs

We want to thank all of the parties involved for the very informative and interesting evidence. This hearing has been most enlightening to us, and our awareness of the problems of the handicapped generally and in particular with regard to transportation by rail has unquestionably been increased.

We do not, however, believe that this is proper case for the awarding of costs to the applicant. As regards the public interest intervenors, the Commission has not, as a matter of policy, awarded costs in the past to public interest intervenors for a variety of reasons which have been excellently summarized by John T. Gray, Q.C., the then Chairman of the Water Transport Committee in his inquiry into costs entitled "In the matter of whether the Canadian Transport Commission should award costs to parties that appear before it and more particularly to some intervenors under certain circumstances" dated March 15, 1976.

An Order will issue accordingly in order to give effect to this decision.

Relative au nouvel examen, en vertu de l'article 260 de la Loi sur les chemins de fer, des requêtes en suppression des services de trains de voyageurs entre:

Toronto et Hamilton - Canadien Pacifique Limitée (trains n°s 321, 322);

Hamilton et Welland - Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company (trains n°s 371, 376);

Welland et Fort-Érié (Buffalo) - Consolidated Rail Corporation, alors la Penn Central Transportation Company (trains n°s 371, 376).

Relative aux ordonnances n°s R-15307 et R-25782 rendues respectivement les 20 novembre 1972 et 18 novembre 1977 par la Comité des transports par chemin de fer.

Répertorié: Re Suppression de certains services de trains de voyageurs

Comité des transports par chemin de fer: John Magee*

Ordonnance n°: R-31299
Date de l'ordonnance: 14 août 1980
Date du rapport: le 9 juillet 1980
Dossiers n°s: 49466.25; 49468.9; 49468.14

Transport par chemin de fer - Requête en suppression des services de trains de voyageurs rejetée - Nouvel examen par le Comité des transports par chemin de fer - Règlement municipal n° 755 *prévoyant le versement d'une indemnisation à la ville de Hamilton si la société ferroviaire cessait d'exploiter la ligne de chemin de fer - Prise de contrôle subséquente de la société ferroviaire - Entente intervenue entre la ville et la société ferroviaire en vue de se conformer au* Règlement - Règlement *et autres contrats de location confirmés par une législation provinciale et fédérale - Si le* Règlement *et les contrats de location constituent des* lois spéciales *dont les dispositions priment sur celles de la* Loi sur les chemins de fer - *Compétence du Comité des transports par chemin de fer.*

*Rapport uniquement

In the matter of the reconsideration, pursuant to Section 260 of the Railway Act, of the Applications for discontinuance of the following passenger train services, between

Toronto and Hamilton - Canadian Pacific Limited (Trains Nos. 321, 322),

Hamilton and Welland - Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company (Trains Nos. 371, 376),

Welland and Fort Erie (Buffalo) - Consolidated Rail Corporation, then the Penn Central Transportation Company (Trains Nos. 371, 376).

In the matter of Orders Nos. R-15307 and R-25782 of the Railway Transport Committee dated November 20, 1972 and November 18, 1977 respectively.

Indexed as: Re Discontinuance of Certain Passenger Train Services

Railway Transport Committee: John Magee*

Order No.: R-31299
Date of Order: August 14, 1980
Date of Report: July 9, 1980
File Nos.: 49466.25; 49468.9; 49468.14

Railway transport - Application for discontinuance of passenger train services denied - Reconsideration by the Railway Transport Committee Municipal By-law No. 755 *providing compensation to the City of Hamilton in the event the railway ceased operation of the line - Subsequent acquisition of control of the railway - Agreement entered into between the City and the railway to observe the* By-law - By-law *and other lease agreements ratified by provincial and federal legislation - Whether* By-law *and lease agreements constitute* Special Acts *which override the provisions of the* Railway Act - *Jurisdiction of the Railway Transport Committee.*

* Report only

Le Comité des transports par chemin de fer a réétudié les ordonnances rejetant les requêtes en suppression de trains de voyageurs, déposées par le Canadian Pacifique Limitée (CP), la Toronto, Hamilton et Buffalo Railway Company (T.H.& B.) et la Penn Central Transportation (aujourd'hui Conrail) et visant respectivement les services entre Toronto, Hamilton et Welland, de même que Welland et Fort-Érié.

La ville de Hamilton a mis en doute la compétence du Comité des transports par chemin de fer d'autoriser la suppression du service ferroviaire reliant Hamilton et Welland. La ville a affirmé que cette suppression serait contraire à une entente intervenue entre la ville et la TH&B. Aux termes de cette entente, la TH&B s'était engagée à se conformer aux dispositions du Règlement *de la ville d'Hamilton, lequel prévoyait, entre autres, que la TH&B indemniserait la ville si la société cessait d'exploiter la ligne de chemin de fer. Ce* Règlement *a été confirmé et ratifié par des lois provinciale et fédérale. Par la suite, CP a obtenu le contrôle de la TH&B et, à son tour, s'est engagée à respecter le* Règlement *sauf pour les infractions qui pourraient résulter de la cession de contrôle. De plus, la ville a déclaré que l'agrément de la requête en suppression contreviendrait aux lois provinciale et fédérale ci-dessus.*

Eu égard à une deuxième question de droit préliminaire mettant en question la compétence du Comité à instruire la requête de Conrail, les actionnaires minoritaires de la Canada Southern Railway (C.S.R.) ont fait valoir que les contrats de location passés entre la C.S.R. et le prédécesseur de la Conrail, exigeaient l'exploitation d'un service de trains de voyageurs entre Welland et Fort-Érié, et qu'en outre, ces contrats ayant été ratifiés par des lois fédérales, ils ne pouvaient être modifiés que par une loi spéciale *du Parlement.*

Eu égard au réexamen des requêtes en suppression de services fait par le Comité, la preuve a démontré que des améliorations apportées aux services n'entraîneraient pas une augmentation de la clientèle, qu'il existe d'autres moyens de transport adéquats et que le public voyageurs ne serait pas grandement ennuyé par la suppression de ces lignes ferroviaires.

VIA Rail, en sa qualité de propriétaire des wagons et du matériel utilisés par les requérants sur cette ligne de chemin de fer, appuyait les requêtes, alléguant qu'il était en mesure d'offrir

The Railway Transport Committee reconsidered Orders which denied applications by Canadian Pacific Limited (CP), the Toronto Hamilton Railway Company (TH&B) and Penn Central Transportation (presently ConRail) to discontinue passenger services from Toronto to Hamilton to Welland, and Welland to Fort Erie, respectively.

The City of Hamilton questioned the Railway Transport Committee's jurisdiction to grant the discontinuance of the Hamilton to Welland service. The City contended that the discontinuance would be contrary to an agreement it had entered into with the TH&B. Under the agreement the TH&B had undertaken to observe a City of Hamilton By-law *which provided,* inter alia, *that the TH&B would compensate the City in the event the former ceased to operate the line. This* By-law *was confirmed and ratified by provincial and federal Acts of Parliament. CP subsequently acquired control of the TH&B and, in turn, undertook to observe the* By-law *except in respect of breaches thereof as a result of the acquisition of control. Additionally, the City submitted that the discontinuance, if granted, would contravene the said provincial and federal Acts.*

On a second preliminary question of law, which raised the Committee's jurisdiction to entertain ConRail's application, the minority shareholders of the Canada Southern Railway (C.S.R.) contended that lease agreements between the C.S.R. and ConRail's predecessor required the operation of a passenger service from Welland to Fort Erie. Further, that the lease agreements as they had been ratified by Federal Acts of Parliament could only be changed by Special Acts *of Parliament.*

With respect to the Committee's reconsideration of the applications for discontinuance, the evidence demonstrated that improvements to the services would not increase ridership, that alternative and adequate means of transportation were in place and that the travelling public would not be greatly inconvenienced by the discontinuance of the respective lines.

VIA Rail, as owner of cars and equipment used by the applicants on the line, supported the applications on the basis that it could provide adequate alternative means of service to passengers

d'autres services aux passagers voyageant de Toronto à Fort-Érié grâce au service voyageurs entre Toronto et Niagara Falls. VIA a proposé diverses solutions dans le but d'offrir une correspondance entre Niagara Falls, Ontario et Niagara Falls, New York afin de permettre une correspondance directe pour New York.

Décision: *On ne peut s'en remettre à la compétence du Comité que si la suppression du service était explicitement énoncée comme infraction au* Règlement *de la ville de Hamilton. À cet égard, il ne pouvait y avoir d'infraction au* Règlement *puisque rien n'y interdisait à la TH&B de supprimer la liaison Hamilton-Welland.*

Eu égard à la prétention que la suppression du service contreviendrait à une loi fédérale, la question consiste à déterminer si la Loi fédérale *avait pour effet d'intégrer le* Règlement *dans le corps de la* Loi *de manière à donner au* Règlement *l'effet d'une* loi spéciale, *et à ses obligations, une valeur légale. À titre de* loi spéciale, *le* Règlement *l'emporterait sur les dispositions de la* Loi sur les chemins de fer *conformément aux termes de l'article 3 de cette dernière* loi.

La Loi fédérale *a simplement ratifié et confirmé le* Règlement *comme valide et liant les parties et ne contenait rien qui exprime l'intention du Parlement de l'incorporer à la Loi elle-même. En conséquence, toute présumée infraction au* Règlement *n'aurait pas constitué une violation d'une loi qui seule lie le Comité. Pour les mêmes motifs, les contrats de location passés entre la C.S.R. et le prédécesseur de Conrail qui ont été ratifiés par une* Loi fédérale *de la même façon ne lient pas le Comité.*

Enfin, le Comité n'est lié par aucune entente qui soit confirmée par une Loi provinciale *puisqu'une telle législation ne limite aucunement la compétence du Comité.*

Le Comité s'est dit convaincu, conformément aux exigences du paragraphe 260(6) de la Loi sur les chemins de fer, *que chaque service de trains de voyageurs avait subi des pertes réelles pour chacune des années 1976, 1977 et 1978 et que chaque service demeurait non rentable. Le Comité s'est dit d'avis que les autres moyens de transport pourraient facilement accommoder la grande majorité du trafic ferroviaire et a en conséquence conclu que les services de trains de voyageurs entre Toronto et Hamilton de même qu'entre Hamil-*

travelling from Toronto to Fort Erie with its Toronto to Niagara Falls, Ontario, passenger service. VIA proposed various solutions to provide transportation connections between Niagara Falls, Ontario, and Niagara Falls, New York, in order to make a through connection to New York City available.

Decision: *The Committee's jurisdiction can be successfully invoked only if the discontinuance was specifically set out as a breach of the City of Hamilton* By-law. *In this respect there could be no breach of the* By-law *as nothing in it prohibited the TH&B from discontinuing the Hamilton to Welland passenger train service.*

With respect to the submission that the discontinuance contravened a Federal Act of Parliament, the issue is whether the Federal Act *incorporated the* By-law *into the main body of the* Act *so as to give the* By-law *the force of a* Special Act *and its obligations the force of statutory obligations. As a* Special Act, *the* By-law *could override the provisions of the* Railway Act *in accordance with the terms of s.3 of this latter* Act.

The Federal Act *merely ratified and confirmed the* By-law *as binding upon the parties and did not contain an indication by Parliament that it would be part of the* Act *itself. Thus, any alleged breach of the* By-law *would not have constituted a violation of a statute which is the only instrument that binds the Committee. For these same reasons lease agreements between the C.S.R. and ConRail's predecessor which were ratified by a* Federal Act *in the same manner do not bind the Committee.*

Finally, the Committee is not bound by an agreement which is confirmed by a Provincial Act *since such legislation does not restrict the jurisdiction of the Committee.*

The Committee was satisfied, in accordance with the requirements of s. 260(6) of the Railway Act, *that each of the passenger train services had incurred losses in each of the years 1976, 1977 and 1978 and that each service remained uneconomic. The Committee was of the opinion that existing transportation alternatives could easily accommodate the vast majority of displaced passenger rail traffic and therefore concluded that the passenger services operating between Toronto and Hamilton and Hamilton and Welland*

ton et Welland devraient être supprimés. Eu égard à la proposition formulée par VIA visant l'établissement d'une correspondance ferroviaire à Niagara Falls (New York), le Comité a recommandé que VIA entreprenne une étude de faisabilité de concert avec d'autres organismes intéressés et que dans l'intervalle, que VIA assure un service quotidien d'autocars assurant les correspondances nécessaires.

Le rapport a conséquemment été adopté.

N.D.L.R.

Le Comité de révision a reçu, en attente des résultats de l'étude de faisabilité de VIA Rail, plusieurs requêtes en révision et en suspension de l'ordonnance n° R-31299.

Le 5 décembre 1980, le Comité de révision a ordonné la suspension de ladite ordonnance en attente de l'étude et a renvoyé la question de la suppression du service de trains de voyageurs entre Toronto - Hamilton - Welland - Fort- Érié au C.T.C.F.

En dernier lieu, le C.T.C.F., dans son ordonnance n° R-33037 *datée du 25 mars 1981, a conclu que lesdits services de trains de voyageurs devront être supprimés une fois que VIA Rail et CN auront mis en oeuvre l'une des options de services proposées par VIA Rail dans son étude.*

Jurisprudence citée

City of Hamilton c. Toronto, Hamilton and Buffalo Ry. Co., 50 R.C.S. 128
Hamilton c. GTR, 21 C.R.C. 111
L'affaire The Esquimalt and Nanaimo Ry. Co., [1977] C.C.T. 280
Ottawa Electric Ry. Co. c. City of Ottawa, [1945] R.C.S. 105
Re Carter and Sudbury et al., [1949] O.R. 455
Re Increase in Passenger and Freight Tolls, 22 C.R.C. 49
Red Deer Valley Coal Co. c. CPR, [1926] 55 C.R.T.C. 23
Walkerville c. Père Marquette, 40 C.R.C. 88
Winnipeg c. Winnipeg Electric Ry. Co., [1921] 2 W.W.R. 282

Décisions et ordonnances citées

Ordonnance n° R-25782 du C.T.C.F., datée du 18 novembre 1977

should be discontinued. With respect to VIA's proposal to make rail connections with Niagara Falls, New York, the Committee recommended that VIA undertake a feasibility study in concert with concerned authorities and that, in the interim, VIA provide daily chartered bus service to make the necessary connections.

The Report was adopted accordingly.

Editor's Note

The Review Committee received various applications for review and for a stay of Order No. R-31299 *pending the results of a feasibility study by VIA Rail.*

On December 5, 1980, the Review Committee concluded that the said Order should be stayed pending the study and referred the issue of discontinuing the Toronto - Hamilton - Welland - Fort Erie passenger train services back to the R.T.C.

In its Order No. R-33037 *dated March 25, 1981, the R.T.C. concluded that the said passenger train services were to be discontinued upon the implementation by VIA Rail and CNR of one of the service options outlined in VIA Rail's study.*

Cases referred to

City of Hamilton v. Toronto, Hamilton and Buffalo Ry. Co., 50 S.C.R. 128
Hamilton v. GTR, 21 C.R.C. 111
The Esquimalt and Nanaimo Ry. Co. case, [1977] C.T.C. 280
Ottawa Electric Ry. Co. v. City of Ottawa, [1945] S.C.R. 105
Re Carter and Sudbury et al., [1949] O.R. 455
Re Increase in Passenger and Freight Tolls, 22 C.R.C. 49
Red Deer Valley Coal. Co. v. CPR, [1926] 55 C.R.T.C. 23
Walkerville v. Père Marquette, 40 C.R.C. 88
Winnipeg v. Winnipeg Electric Ry. Co., [1921] 2 W.W.R. 282

Decisions and Orders referred to

R.T.C. Order No. R-25782, dated November 18, 1977

Lois citées

Acte concernant la Compagnie de chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo Ry. Co., 1895 (Can.), chap. 66
Actes concernant le chemin de fer du Sud du Canada, 1904 (Can.), chap. 55
An Act to Confirm By-Law No. 755 of the City of Hamilton, 1895 (Ont.), chap. 68
Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 2(28), 3, 167, 260(6)
Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 19(1)b), 27, 47

Comparutions

S. Manion, pour la Commission canadienne des transports; J. Madge, pour Canadien Pacifique Limitée et la Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company; D. Brinkworth, pour Consolidated Rail Corporation; G. Fortin, pour VIA Rail Canada Inc.; G. Hamilton Foreman; L. Kendrick, greffier adjoint de Fort-Érié; B. Buchanan, pour les Chemins de fer Nationaux du Canada, Bureau de transport régional, Grands Lacs; L. Enman, Président et représentant législatif du Syndicat des transports unis, poste 107; S. Ziff, maire de Fort-Érié; W. Walker, D. Bradbury, pour Transport 2000 Ontario; William Augustine, échevin, Welland; N. McCallum, pour le Ministère des Transports et des Communications de l'Ontario; R. Roach; A. Segal, pour les actionnaires minoritaires de la Canada Southern Railway Company; H.N. Allen; H. Dust; P. Oehm; D. Fader; M. Overland; D. Streams.

ORDONNANCE

ATTENDU que des audiences relatives au nouvel examen des requêtes en suppression des services de trains de voyageurs susmentionnés ont été tenues le 2 mai 1979 à Niagara Falls et Welland (Ontario), ainsi que le 3 mai 1979 à Toronto (Ontario).

ATTENDU que le commissaire John Magee, qui a présidé les audiences en cause, a déposé le rapport requis conformément à l'alinéa 19(1)b) de la Loi nationale sur les transports.

Statutes referred to

Act respecting the Toronto, Hamilton and Buffalo Ry. Co., 1895 (Can.), c. 66

Acts respecting the Canada Southern Railway, 1904 (Can.), c. 55
An Act to Confirm By-Law No. 755 of the City of Hamilton, 1895 (Ont.), c. 68
Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 2(28), 3, 167, 260(6)
National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, ss. 19(1)(b), 27, 47

Appearances

S. Manion for the Canadian Transport Commission; J. Madge for the Canadian Pacific Limited and the Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company; D. Brinkworth for the Consolidated Rail Corporation; G. Fortin for VIA Rail Canada Inc.; G. Hamilton Foreman; L. Kendrick, Deputy Clerk of Fort Erie; B. Buchanan for the Canadian National Railways, Regional Transportation Office, Great Lakes; L. Enman, President and Legislative Representative of the United Transportation Union, Local 107; Mayor S. Ziff, Fort Erie; W. Walker and D. Bradbury for Transport 2000 Ontario; Alderman W. Augustine, Welland; N. McCallum for the Ministry of Transportation and Communications of Ontario; R. Roach; A. Segal for the Minority Shareholders of Canada Southern Railway Company; H.N. Allen; H. Dust; P. Oehm; D. Fader; Mr. Overland; D. Streams.

ORDER

WHEREAS hearings into reconsideration of the subject passenger train discontinuance applications were held on May 2, 1979 in Niagara Falls and Welland, Ontario, and on May 3, 1979 in Toronto, Ontario.

WHEREAS Commissioner John Magee, who presided at the subject hearings has filed the required Report pursuant to paragraph 19 (1)(b) of the National Transportation Act.

ATTENDU que VIA Rail Canada Inc. est maintenant chargée conjointement de l'exploitation du service voyageurs Toronto-Hamilton.

IL EST PAR LA PRÉSENTE ORDONNÉ CE QUI SUIT:

1. Ledit rapport du commissaire John Magee, dont copie est jointe en annexe "A", est adopté.

2. a) À compter du 29 septembre 1980, VIA Rail Canada Inc. et Canadien Pacifique Limitée devront supprimer le service de trains de voyageurs Toronto - Hamilton (Ontario).

   b) VIA Rail Canada Inc. devra au plus tard le 1er septembre 1980 afficher un avis, sous forme de l'annexe "B" ci-joint, à un endroit bien en vue dans chaque gare desservie par le service de trains de voyageurs ainsi que dans les voitures utilisées pour assurer ce service.

3. a) À compter du 29 septembre 1980, la Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company devra supprimer son service de trains de voyageurs Hamilton-Welland (Ontario).

   b) La Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company devra au plus tard le 1er septembre 1980 afficher un avis, sous forme de l'annexe "C" ci-joint, à un endroit bien en vue dans chaque gare desservie par le service de trains de voyageurs ainsi que dans les voitures utilisées pour assurer ce service.

4. a) À compter du 29 septembre 1980, Consolidated Rail Corporation devra supprimer son service de trains de voyageurs Welland - Fort Érié (Ontario).

   b) La Consolidated Rail Corporation devra, au plus tard le 1er septembre 1980 afficher un avis, sous forme de l'annexe "D" ci-joint, à un endroit bien en vue dans chaque gare desservie par le service de trains de voyageurs ainsi que dans les voitures utilisées pour assurer ce service.

5. VIA Rail Canada Inc., la Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company et la Consoli-

WHEREAS VIA Rail Canada Inc. is now jointly responsible for the operation of the passenger train service between Toronto and Hamilton.

IT IS HEREBY ORDERED THAT:

1. The said Report of Commissioner John Magee, a copy of which is attached as Schedule "A", is adopted.

2. (a) Effective September 29, 1980, VIA Rail Canada Inc. and Canadian Pacific Limited shall discontinue the passenger train service operating between Toronto and Hamilton, Ontario.

   (b) VIA Rail Canada Inc. shall, not later than September 1, 1980, post a Notice in the form of Schedule "B" attached to this Order in a conspicuous place at each station served by the passenger-train and in the passenger-carrying car used in providing the passenger-train service.

3. (a) Effective September 29, 1980, the Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company shall discontinue its passenger train service between Hamilton and Welland, Ontario.

   (b) The Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company shall, not later than September 1, 1980, post a Notice in the form of Schedule "C" attached to this Order in a conspicuous place at each station served by the passenger- train and in the passenger-carrying car used in providing the passenger-train service.

4. (a) Effective September 29, 1980, Consolidated Rail Corporation shall discontinue its passenger-train service between Welland and Fort Erie, Ontario.

   (b) The Consolidated Rail Corporation shall not later than September 1, 1980, post a Notice in the form of Schedule "D" attached to this Order in a conspicuous place at each station served by the passenger-train and in the passenger-carrying car used in providing the passenger-train service.

5. VIA Rail Canada Inc., the Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company and

dated Rail Corporation devront expédier par la poste ou livrer une copie de leur avis aux personnes suivantes:

i) le procureur général de l'Ontario et du Manitoba respectivement;

ii) les députés fédéraux et provinciaux de chaque circonscription desservie; et

iii) le secrétaire ou greffier de chaque ville et municipalité desservie;

6. VIA Rail Canada Inc. devra entreprendre une étude approfondie afin de déterminer la faisabilité d'exploiter une correspondance ferroviaire entre Niagara Falls (Ontario) et Niagara Falls (New York), laquelle devra sortir le 31 décembre 1980 au plus tard.

the Consolidated Rail Corporation shall mail or deliver one copy of their respective notice to:

(i) the Attorneys-General of the Provinces of Ontario and Manitoba;

(ii) the Members of Parliament and of the Provincial Legislatures of each constituency in which the passenger- train service is operated; and

(iii) the Secretary or Clerk of each city, town and municipality in which the passenger-train service is operated.

6. VIA Rail Canada Inc. shall perform an in-depth study to investigate the feasibility of operating a rail connection between Niagara Falls, Ontario and Niagara Falls, New York, which study should be available by December 31, 1980.

ANNEXE "A"

RAPPORT

Audience tenue le 2 mai 1979 à Niagara Falls et à Welland (Ontario), et le 3 mai 1979 à Toronto (Ontario).

I. Rappel des faits

Dans *l'ordonnance n° R-15307* du 20 novembre 1972, le Comité des transports par chemin de fer (le Comité) rejetait des requêtes qu'avaient présentées Canadien Pacifique Limitée (CP), la Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company (TH&B) et la Penn Central Transportation Company (Penn Central) en vue de faire supprimer l'exploitation de services voyageurs entre Toronto, Hamilton et Welland et entre Welland et Fort-Érié. Il ordonnait plutôt le maintien de ces services non rentables. Cinq ans plus tard, conformément à l'article 260 de la *Loi sur les chemins de fer*, le Comité a réétudié ces décisions en publiant *l'ordonnance n° R-25782* du 18 novembre 1977, dans laquelle il enjoignait aux compagnies de maintenir les services en cause.

Une fois de plus, le Comité a exercé son droit de réétudier les mêmes requêtes, de manière à déterminer si les services de trains de voyageurs

SCHEDULE "A"

REPORT

Hearing held on May 2, 1979, in Niagara Falls, and Welland, Ontario, and on May 3, 1979, in Toronto, Ontario.

I. Background

By *Order No. R-15307*, dated November 20, 1972, the Railway Transport Committee (the Committee) denied applications by Canadian Pacific Limited (CP), the Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company (TH&B) and Penn Central Transportation Company (Penn Central) to discontinue the operation of passenger services from Toronto to Hamilton to Welland, and Welland to Fort Erie, respectively. Rather, the Committee ordered that these uneconomic services be continued. Pursuant to Section 260 of the *Railway Act*, these decisions were reconsidered five years later in *Order No. R-25782*, dated November 18, 1977, wherein these companies were directed not to discontinue the subject services.

Once again, the Committee exercised its discretion to reconsider the same applications in order to determine whether these passenger

en question devraient être maintenus ou supprimés. Ainsi, un avis d'audience publique a été donné le 13 mars 1979, après quoi des avis d'audience modifiés ont été émis le 23 mars 1979 et le 10 avril 1979. Par la suite, j'ai été autorisé par le Président, l'honorable E.J. Benson, en vertu de l'alinéa 19(1)b) de la *Loi nationale sur les transports*, à faire rapport à la Commission sur les questions qui découleraient du nouvel examen des requêtes en question. Les audiences ont été tenues le mercredi 2 mai 1979 à 10 h à Niagara Falls (Ontario), à 20 h le même jour à Welland (Ontario) et le jeudi 3 mai 1979 à 14 h 30 et à 20 h à Toronto.

II Questions de droit préliminaire

A. Compétence du Comité en matière d'étude de requêtes en suppression

Avant de discuter de la preuve produite par les requérantes et les intervenants, il importe de considérer les témoignages de deux intervenants, qui ont contesté le droit de la Commission d'autoriser la suppression des services de trains de voyageurs entre Hamilton et Welland, et Welland et Fort Érié.

(a) Mémoire de la ville de Hamilton

Dans son mémoire du 9 avril 1979, la ville de Hamilton (Hamilton) a affirmé qu'une suppression du service entre Hamilton et Welland serait contraire au *Règlement n° 755* de la ville, édicté le 29 octobre 1894, et romprait une entente intervenue entre la TH&B et Hamilton le 12 décembre 1895. Le règlement prévoyait que des débentures de $225 000 seraient octroyées à la TH&B, mais pas avant, entre autres, qu'un chemin de fer ait été construit

> entre Hamilton et un point sur le chemin de fer du Sud du Canada, dans ou près la ville de Welland, ou à l'est de la dite ville, en passant par la cité d'Hamilton par une route septentrionale ... ni avant que le dit chemin de fer ait été ouvert au trafic et soit exploité de manière à donner un service suffisant de trains réguliers quotidiens, tant pour les voyageurs que pour le fret, entre Hamilton et un point du chemin de fer du Sud du Canada dans, près ou à l'est de la ville de Welland ... (pp. 2-3 du mémoire de Hamilton)

train services should be maintained or discontinued. Accordingly, a Notice of Public Hearing was published on March 13, 1979, after which amended Notices of Hearing were issued on March 23, 1979 and April 10, 1979. Thereafter, I was authorized by the President, Hon. E.J. Benson, under paragraph 19(1)(b) of the *National Transportation Act* to report to the Commission on the matters arising out of the reconsideraton of the subject discontinuance applications. The hearings were held on Wednesday, May 2, 1979 at 10:00 a.m. in Niagara Falls, Ontario, at 8:00 p.m. that night in Welland, Ontario, and on Thursday, May 3, 1979 at 2:30 p.m. and 8:00 p.m., in the City of Toronto.

II Preliminary Questions of Law

A. The Committee's Jurisdiction to Entertain the Application for Discontinuance

Before discussing the evidence which was brought forward by the Applicants and Intervenors, it is necessary to consider submissions by two Intervenors, which questioned the Commission's jurisdiction to grant the discontinuance of the Hamilton to Welland and Welland to Fort Erie passenger train services.

(a) Submission of the City of Hamilton

In its written submission of April 9, 1979, the City of Hamilton (Hamilton) contended that a discontinuance of service between Hamilton and Welland would be contrary to the City of Hamilton *By-Law No. 755*, enacted on October 29, 1894 and would also be in breach of an agreement between the TH&B and Hamilton, dated December 12, 1895. This By-Law provided that a grant of $225,000 in debentures would be paid to the TH&B under the condition *inter alia* that the TH&B would complete

> a railway connection from Hamilton to a point on the Canada Southern Railway at or near the Town of Welland or east of the said town of Welland passing through the City of Hamilton by a southerly route ... (and) upon the said railway being actually opened for traffic and being operated so as to give adequate and regular daily train service, both for passengers and freight, between Hamilton and a point on the Canada Southern Railway at or near to or east of the Town of Welland ... (pp. 2-3 of Hamilton's submission).

Ce *Règlement* a été déclaré obligatoire pour la compagnie et pour "tous ceux qui pourraient réclamer quelque droit de son chef". Il stipulait en outre que si la voie ferrée venait à être contrôlée ou exploitée, entre autres, par CP, ou

> cesserait d'être exploitée, ainsi qu'il est ci-dessus prévu, de manière à faire correspondance avec le chemin de fer du Sud du Canada et, par ce chemin, avec le réseau du Michigan Central ...

les débentures devaient être remboursées à la ville de Hamilton avec intérêts. Par la suite, la TH&B et Hamilton ont conclu une entente en vue de se conformer aux dispositions du *Règlement 755*. Celui-ci a été confirmé et déclaré légal par une loi provinciale intitulée *An Act to Confirm By-Law No. 755 of the City of Hamilton*, 1895 S.O., chap. 68 et par la loi fédérale intitulée *Acte concernant la Compagnie de chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo Railway Company*, 1895 (Can.), chap. 66.

Plus tard, pour certaines raisons, le contrôle de la TH&B a été cédé à plusieurs compagnies ferroviaires, dont CP. Un autre Règlement, portant le numéro 895 et la date du 14 juin 1897, autorisait ce contrôle, mais stipulait qu'il ne modifiait en rien les conditions ou ententes contenues dans le *Règlement n° 755*, sauf pour ce qui avait trait à la cession de contrôle.

Par la suite, les actions de la TH&B que détenaient les administrateurs de la propriété de la Penn Central Transportation Company et de la Michigan Central Railroad Company ont été achetées par CP. Ainsi, le 9 septembre 1976, CP s'est engagée à respecter le *Règlement 755*, sauf pour une infraction qui pourrait résulter de la cession de la TH&B à CP. En retour, la ville a édicté le *Règlement n° 76-255*, modifié par le *Règlement n°76-283*, en date du 12 octobre 1976, dans lequel elle acceptait de renoncer à toute confiscation ou à toute revendication de rupture d'engagement, par elle ou en son nom, en raison de la cession du contrôle de la TH&B à CP.

La ville de Hamilton a donc invoqué l'article 47 de la *Loi nationale sur les transports* et soutenu que l'agrément de la requête de la TH&B en suppression du service de trains de voyageurs entre Hamilton et Welland serait contraire à l'entente intervenue entre la TH&B et Hamilton

This *By-Law* was declared binding on the company "and all who may claim under it". The By-Law also provided that, should the railway line come under the control of, or be operated, among others, by CP, or

> should it cease to be operated as hereinbefore provided so as to give a through connection with the Canada Southern Railway and over that Railway with the Michigan Central Systems ...

the debentures were to be repaid to Hamilton with interest. Subsequently, an agreement was entered into by TH&B and Hamilton to observe the terms of *By-Law 755*. This By-Law was confirmed and declared to be legal by a provincial Statute entitled *An Act to Confirm By-Law No. 755 of the City of Hamilton*, 1895 S.O., c. 68 and by the federal *Act Respecting the Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company*, 1895 (Can.), c. 66.

Thereafter, for certain purposes, the contol of the TH&B was transferred to several railway companies, including CP. Another By-Law, No. 895 of June 14, 1897, consented to this control, but stipulated that nothing affected any condition or agreement contained in *By-Law No. 755*, except in so far as it referred to the transfer of control.

Subsequently, the shares of the TH&B which were owned by the trustees of the property of the Penn Central Transportation Company and the Michigan Central Railroad Company were purchased by CP. Therefore, on September 9, 1976, CP undertook to observe *By-Law 755*, except with respect to a breach thereof which might arise as a result of CP's control of the TH&B. In return, the City passed *By-Law No. 76-255*, amended by *By-Law No. 76- 283*, dated October 12, 1976, in which it agreed to waive all forfeitures and breaches of conditions which might be claimed by or on behalf of Hamilton by reason of the acquisition by CP of the control of TH&B.

The City of Hamilton therefore invoked Section 47 of the *National Transportation Act* and contended that TH&B's application to discontinue the passenger train service between Hamilton and Welland if successful, would be contrary to the Agreement between the TH&B and

le 12 décembre 1895 et à l'engagement pris par CP vis-à-vis de Hamilton le 9 septembre 1976. De plus, Hamilton a déclaré que l'agrément de la requête contreviendrait aux lois provinciale et fédérale susmentionnées.

(b) Réplique de Canadien Pacifique Limitée

Dans sa réplique du 11 mai 1979, CP a réitéré l'opinion exprimée à l'audience, selon laquelle (traduction)

> le témoignage de la ville de Hamilton est sans rapport avec les questions à l'étude ... (et que) les audiences en cours ne se prêtaient pas à l'étude de la requête de la ville ...

CP a ajouté que les conditions énoncées dans la section 1 du *Règlement n° 755* avaient été remplies et que rien dans ladite section n'appuyait l'affirmation de Hamilton selon laquelle la suppression du service voyageurs entre Hamilton et Welland contreviendrait au *Règlement 755* ou à l'entente du 12 décembre 1895. De plus, CP a allégué que le fait que la section 3 du Règlement obligeait la TH&B à construire et à toujours entretenir une gare de voyageurs de première classe dans une partie centrale de la ville et une seconde gare de voyageurs dans la rue Locke ou à proximité, était

> [Traduction]
> de peu d'importance du fait que la requête présentée au nom de la TH&B ne vise pas l'abandon de la gare de la rue Hunter, mais plutôt la suppression du service de trains de voyageurs ... Rien dans la section 3, dans la section 1 ou dans les termes et conditions du *Règlement n° 755* n'exige que la TH&B maintienne et exploite pour toujours un service de trains de voyageurs entre Hamilton et Welland ...

CP a en outre affirmé que nulle part dans le *Règlement 755* il n'est dit que toute question s'y rapportant devait rester immuable, peu importe la façon dont la situation évoluerait (traduction)

> Exiger cela aurait été déraisonnable; et d'affirmer maintenant que tel est le cas équivaudrait à renier le rôle de la Commission comme organisme de réglementation indépendant, auquel des pouvoirs sont conférés par la *Loi sur les chemins de fer* ...

Hamilton, dated December 12, 1895, and the undertaking given to Hamilton by CP on September 9, 1976. Additionally, Hamilton submitted that the application, if granted, would be in contravention of the provincial and federal Acts mentioned above.

(b) Reply by Canadian Pacific Limited

In its reply dated May 11, 1979, CP reiterated the view expressed at the hearing that

> the submission of the City of Hamilton is irrelevant to the issues being considered ... and that the present hearings were not the proper forum in which to consider the application of the City ...

CP continued that the conditions found in Section 1 of *By-Law No. 755* were fulfilled and that there was nothing in Section 1 of By-Law No. 755 which supported Hamilton's contention that the discontinuance of the Hamilton-to-Welland passenger service would be in breach of *By-Law 755* or the Agreement dated December 12, 1895. Moreover, CP submitted that the fact that Section 3 of the By-Law required TH&B to build and always maintain a first class passenger station in centre town and a second passenger station at or near Locke Street, was

> slight in that the present application brought on behalf of the TH&B is not for the abandonment of the Hunter Street Station but for the discontinuance of the passenger train service ... There is nothing in Section 3 or in Section 1 or in any of the terms and conditions of *By-Law No. 755* which requires that the TH&B maintain and operate a passenger train service between Hamilton and Welland forever ...

CP further contended that *By-Law 755* did not contemplate that all matters relating thereto would never be altered no matter how circumstances might change in later years

> To have done so would have been unreasonable; and to say now that it does so would result in negating the Commission's function as an independent regulatory body with jurisdiction given to it by the provisions of the *Railway Act* ...

Enfin, CP a soutenu que la Loi spéciale des Parlements de l'Ontario et du Canada, dont il est question plus haut, n'entre pas en conflit avec la *Loi sur les chemins de fer* et, en conséquence, ne limite aucunement le droit de la Commission d'étudier les requêtes. On a insisté sur l'article 8 de la *Loi spéciale* du gouvernement féderal qui stipule que rien dans cette *Loi* ne peut modifier les droits ou pouvoirs conférés par la *Loi sur les chemins de fer* au Comité ferroviaire du Conseil privé. CP s'est dit d'avis que les Lois spéciales d'une part et les articles pertinents de la *Loi sur les chemins de fer* d'autre part, se rapportaient à deux questions différentes, les premières s'appliquant à la construction de certaines lignes entre Brantford, Hamilton et Welland, et la dernière concernant la nécessité de maintenir le service sur une partie de ces lignes.

(c) Constatations

La question soulevée par Hamilton est importante, puisqu'elle porte sur l'aptitude du Comité des transports par chemin de fer à entendre la requête de la TH&B. C'est pourquoi je n'accepte pas l'argument de CP selon lequel la déposition de Hamilton à ce sujet est sans rapport avec les présentes délibérations.

Hamilton affirme que l'agrément de la requête de la TH&B aurait pour effet de rompre l'entente intervenue entre Hamilton et la compagnie ferroviaire et couverte par le *Règlement 755*. Ainsi, Hamilton a invoqué l'article 47 de la *Loi nationale sur les transports* (L.N.T.) afin d'inciter le Comité à ordonner à la compagnie ferroviaire de ne pas rompre l'entente en supprimant son service de trains de voyageurs entre Hamilton et Welland. L'article 47 de ladite *loi* se lit comme suit

> Lorsqu'il y a une plainte de la part ou pour le compte de la Couronne, ou d'une corporation municipale ou autre, ou d'une autre personne lésée, que la compagnie a violé ou enfreint un contrat existant entre la plaignante et la compagnie, ou, lorsqu'il y a une plainte de la part de la compagnie, que cette corporation ou personne a violé ou enfreint un contrat existant entre la compagnie et cette corporation ou personne, pour l'établissement, la construction, la reconstruction, la modification, l'installation, le service, l'usage ou l'entretien, par la compagnie ou par cette

Finally, CP submitted that the Special Act of the Parliaments of Ontario and Canada, referred to above, do not conflict with the *Railway Act* and thus, do not restrict the Commission's jurisdiction to consider the applications. Emphasis was placed on Section 8 of the Federal *Special Act* which provides that "nothing in this *Act* contained shall affect any rights or powers conferred by the *Railway Act* on the Railway Committee of the Privy Council". It was the position of CP that the Special Acts did not refer to the same subject matter as the relevant sections of the *Railway Act*, the former being concerned with the construction of certain lines serving Brantford, Hamilton and Welland, while the latter statute concerned the necessity of maintaining the service provided over a part of those lines.

(c) Findings

The issue raised by Hamilton is an important one, for it concerns the ability of the Railway Transport Committee to hear the application of the TH&B. I, therefore, do not accept CP's argument that Hamilton's submission is irrelevant to the present proceedings.

Hamilton contends that the application by TH&B, if granted, would have the effect of breaching the agreement between Hamilton and TH&B encompassed in *By-Law 755*. Therefore, Hamilton has invoked the aid of Section 47 of the *National Transportation Act* (NTA) so that the Committee can order TH&B not to breach the agreement by discontinuing its passenger train service between Hamilton and Welland. Section 47 of the *NTA* reads as follows

> Where it is complained by or on behalf of the Crown, or any municipal or other corporation, or any other person aggrieved, that the company has violated or committed a breach of an agreement between the complainant and the company, or where it is complained by the company that any such corporation or person has violated or committed a breach of an agreement between the company and such corporation or person, for the provision, construction, reconstruction, alteration, installation, operation, use or maintenance by the company, or by such corporation or person, of

corporation ou personne, du chemin de fer ou de toute ligne de chemin de fer destinée à être exploitée accessoirement au chemin de fer ou comme en faisant partie, ou de quelque structure, dispositif, équipement, ouvrage, réfection ou réparation sur le chemin de fer ou s'y rattachant, la Commission doit entendre tout ce qui concerne la prétendue violation ou infraction, et rendre l'ordonnance qui lui paraît raisonnable et opportune; et dans ladite ordonnance elle peut, à sa discrétion, ordonner à la compagnie ou à cette corporation ou personne, de faire les choses nécessaires à l'exécution convenable de ce contrat ou de s'abstenir de faire les choses qui en constituent une violation ou une infraction. S.R., c. 234, art. 35

D'aucuns ont soutenu que l'on ne peut s'en remettre à la compétence du Comité si la présumée violation n'entre qu'indirectement dans le champ d'application de l'entente. La violation doit être explicitement énoncée dans l'entente.[1] Aussi importe-t-il d'examiner le *Règlement* afin de déterminer si la suppression du service de trains de voyageurs constituerait une infraction au *Règlement*.

La première condition du *Règlement* stipule que la somme de $225 000 ne serait pas versée à la TH&B,

> avant que le dit chemin de fer ait été ouvert au trafic et soit exploité de manière à donner un service suffisant de trains réguliers quotidiens, tant pour les voyageurs que pour le fret, entre Hamilton et un point du chemin de fer du Sud du Canada dans, près ou à l'est de la ville de Welland ...

La disposition selon laquelle un service régulier et adéquat, à la fois pour voyageurs et marchandises, doit être assuré est une condition préalable au versement des $225 000. Aussi, aucune subvention ne pourrait être versée avant que la TH&B n'ait prouvé que le chemin de fer était

[1] *Hamilton c. GTR*, 21 C.R.C. 111; *Red Deer Valley Coal Company c. CPR*, [1926] 55 C.R.T.C. 23.

the railway or of any line of railway intended to be operated in connection with or as part of the railway, or of any structure, appliance, equipment, works, renewals or repairs upon or in connection with the railway, the Commission shall hear all matters relating to such alleged violation or breach, and shall make such order as to the Commission may seem reasonable and expedient, and in such order may, in its discretion, direct the company, or such corporation or person, to do such things as are necessary for the proper fulfilment of such agreement, or to refrain from doing such acts as constitute a violation or a breach thereof. R.S., c. 234, s. 35

It has been held that the Committee's jurisdiction cannot be successfully invoked where the breach alleged falls only inferentially within the scope of the agreement. The breach must be of something specifically set out in the agreement.[1] Therefore, the *By-law* must be examined to ascertain whether the discontinuance of the passenger train service would constitute a breach or violation of the *By-law*.

The first condition of the *By-law* specifies that the sum of $225,000 would not be paid to the TH&B,

> until the said railway has been actually opened for traffic and is being so operated as to give adequate and regular daily train service, both for passengers and freight, between Hamilton and a point on the Canada Southern Railway at or near of the Town of Welland ...

The condition that "adequate and regular daily train service, both for passengers and freight", be provided is a condition precedent to the receipt of the $225,000. No grant could be given until the TH&B demonstrated that the railway was being operated in the prescribed manner.

[1] *Hamilton v. GTR*, 21 C.R.C. 111; *Red Deer Valley Coal Company v. CPR*, [1926] 55 C.R.T.C 23.

exploité de la manière prescrite. Rien ne dit qu'un service de trains de voyageurs doit être exploité *ad infinitum*.

À cet égard, la troisième condition du *Règlement* stipule que

> La compagnie construira, avant le premier jour de septembre 1895, et entretiendra toujours une gare à voyageurs de première classe dans une partie centrale de la cité d'Hamilton, et tous les trains réguliers de voyageurs sur le chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo allant de ou par Brantford à Toronto, ou de Toronto à ou par Brantford, ou de Brantford à Welland, ou de Welland à Brantford, arrêteront à cette gare à voyageurs principale de la compagnie à Hamilton, et tous les convois réguliers de voyageurs passant par Hamilton arrêteront à cette gare; et le compagnie construira aussi, avant le premier jour de septembre 1895, et entretiendra toujours une seconde gare à voyageurs dans les limites de la cité d'Hamilton, en quelque endroit sur ou près la rue Locke ... (soulignement non dans le texte original)

Lorsque l'on dit "toujours" entretenir, c'est de la gare que l'on parle, non d'un service de trains de voyageurs. On ne mentionne que de façon accessoire les trains de voyageurs puisqu'ils doivent faire un arrêt aux gares de voyageurs dont il est question. Il s'agit donc, en l'occurrence, de la construction et de l'emplacement d'une gare de voyageurs, et non pas de la prestation d'un service de trains de voyageurs.

Seule la première condition de l'entente présente un rapprochement avec la requête en suppression dont je suis saisi. Si la ligne entre Hamilton et Welland devait cesser

> d'être exploitée, ainsi qu'il est ci-dessus prévu, de manière à faire correspondance avec le chemin de fer du Sud du Canada et, par ce chemin, avec le réseau du Michigan Central ... le montant de toutes débentures qui auront pu être émises et délivrées à la compagnie ... sera remboursé à la corporation de la cité d'Hamilton avec intérêt ...

There is no requirement that a passenger train be operated *ad infinitum*.

In this regard, the third condition of the *By-law* stipulates that

> The Company shall build before the first day of September, 1895, and shall always maintain a first class passenger station in a central part of the City of Hamilton, and all regular passenger trains on the Toronto, Hamilton and Buffalo Railway running from, or through Brantford to Toronto or ... shall stop at such principal passenger station ... and the Company shall also build before the first day of September, 1895 and shall always maintain a second passenger station within the limits of the City of Hamilton at some point on or near Locke Street ... (underlining mine)

It is the station which is specifically mentioned as having "always" to be maintained, not a passenger train service. Passenger trains are only mentioned incidently as having to stop at the passenger stations mentioned therein. The subject matter here is the construction and location of a passenger station, not the provision of a passenger train service.

The one reference to a provision similar to the discontinuance application before me is found in the first condition of the agreement. In the event that the line from Hamilton to Welland were to cease

> to be operated, as hereinbefore provided, so as to give a through connection with the Canada Southern Railway and over that railway with the Michigan Central Systems ... the amount of any debentures which may have been issued and delivered to the Company ... shall be repaid to the Corporation of the City of Hamilton with interest ...

Rien dans ce paragraphe n'interdit à la TH&B de supprimer la liaison Hamilton-Welland. En revanche, je conclus qu'il reconnaît indirectement cette possiblité et fournit à Hamilton un recours possible devant les tribunaux civils.

En conséquence, j'estime que la requête présentée par la TH&B ne violerait aucune disposition particulière du *Règlement 755*. Pour cette raison, l'article 47 de la *L.N.T.* ne peut être invoqué. Quoi qu'il en soit, cette disposition de ladite loi habilite le Comité à rendre l'ordonnance que la Commission peut juger raisonnable et utile. Ainsi, même si la suppression du service voyageurs constituait une violation du *Règlement 755*, le Comité ne serait pas tenu de donner effet à l'entente dans le contexte d'une requête présentée en vertu de l'article 260 de la *Loi sur les chemins de fer*. Bien entendu, c'est un des facteurs dont le Comité tiendrait compte en déterminant s'il y a lieu ou non de maintenir le service non rentable. Il en va de même pour l'engagement pris par CP à l'égard de Hamilton le 9 septembre 1976, et pour le *Règlement 76-255*. La seule entente liant le Comité, c'est celle qui a force de loi.

À cet effet, Hamilton a fait savoir que la suppression du service de trains de voyageurs contreviendrait à des Lois provinciales et fédérales.

Le *Règlement 755* a été annexé à la loi ontarienne intitulée *Act to confirm By-Law No. 755 of the City of Hamilton*, 1895 (Ont.), chap. 68 (la *Loi provinciale*), ainsi qu'à la loi fédérale intitulée *Acte concernant la Compagnie de chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo Railway Company* (la *Loi fédérale*).

La *Loi fédérale* de 1895 stipule ce qui suit

> 1. Le règlement de la corporation de la cité d'Hamilton, numéro sept cent cinquante-cinq, reproduit à l'annexe du présent acte, est par le présent approuvé et ratifié et déclaré valable et obligatoire pour toutes les parties intéressées, en tant que cette ratification est du ressort du Parlement du Canada.

There is nothing in this paragraph which prohibits the TH&B from discontinuing the passenger train service from Hamilton to Welland. On the other hand, it is my conclusion that it inferentially recognizes that possibility and provides Hamilton with a possible remedy in the civil courts.

I therefore find that the application presented by TH&B would not breach a specific provision of *By-Law 755*. For that reason, Section 47 of the *NTA* cannot be successfully invoked. In any event, this provision of the NTA gives the Committee the power to make "such order as to the Commission may seem reasonable and expedient". Therefore, even if the discontinuance of the passenger service constituted a breach of *By-Law 755*, the Committee would not be bound to give effect to the agreement in the context of an application pursuant to Section 260 of the *Railway Act*. It would, of course, constitute one of the factors which the Committee could take into account when deciding whether the uneconomic service should or should not be maintained. This is also the case with the undertaking given to Hamilton by CP on September 9, 1976, and *By-Law 76-255*. The only agreement which is binding upon the Committee is that agreement which has the binding force of statute.

In this regard, Hamilton stated that the discontinuance of the passenger train service would be in contravention of Provincial and Federal Acts of Parliament.

By-Law 755 was appended as a schedule to the Ontario *Act to confirm By-Law No. 755 of the City of Hamilton*, 1895 (Ont.), c. 68 (the *Provincial Act*) and the Federal *Act respecting the Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company* (the *Federal Act*).

The *Federal Act* of 1895 stipulated that

> 1. The by-law of the Corporation of the City of Hamilton numbered seven hundred and fifty-five, comprised in the schedule hereto annexed, is hereby ratified and confirmed and declared to be valid and binding upon the parties thereto so far as such confirmation is within the powers of the Parliament of Canada.

Le Comité doit d'abord déterminer si cet article de la *Loi fédérale* a pour effet d'intégrer ledit règlement dans le corps de la *Loi*, car, si tel était le cas, le *Règlement* aurait l'effet d'une loi spéciale, et ses obligations, une valeur légale. S'il est conclu que le Règlement fait partie de la *Loi spéciale*, il devrait alors être interprété conformément à l'article 3 de la *Loi sur les chemins de fer*, qui stipule ce qui suit

> (1) Sauf dispositions contraires de la présente loi,
>
> (a) cette dernière doit s'interpréter comme étant incorporée à la *loi spéciale*, et
>
> (b) lorsque les dispositions de la présente loi et celles de quelque loi spéciale du Parlement du Canada se rapportent aux mêmes matières, les dispositions de la loi spéciale doivent être considérées comme l'emportant sur les dispositions de la présente loi, dans la mesure nécessaire pour donner effet à cette *loi spéciale*. S.R., c. 234, art. 3.

La Loi fédérale à l'étude a été examinée dans *City of Hamilton c. Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company*[2] (*l'affaire Hamilton*). Dans cette affaire, la ville de Hamilton avait demandé à la Commission des transports du Canada l'autorisation de détourner la voie ferrée décrite dans le *Règlement 755*. Le juge Duff n'a pas fondé ses conclusions sur le fait que la requête était ou non contraire au *Règlement*, ou que celui-ci faisait ou non partie d'une *loi spéciale* du Parlement. Toutefois, il a effectivement déclaré en passant [traduction]

> Je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'examiner et de trancher la question de savoir si les dispositions du *Règlement* ... qui avaient force de loi en vertu de 58 Vict., chap. 66 constituaient une *loi spéciale* au sens de l'article 2(28) de la *Loi sur les chemins de fer*, ou si l'objet de l'article 167 de ladite *loi* entre dans le champ d'application de l'article 3 de ladite *loi*.[3]

[2]50 R.C.S. 128
[3]Ibid, p. 381

It must be ascertained whether this section of the *Federal Act* had the effect of incorporating the said by-law into the main body of the *statute* so that it would have the force of a special Act and its obligations the force of statutory obligations. If it is found that the *By-law* is part of the *Special Act*, then it would have to be construed according to Section 3 of the *Railway Act*, which provides that

> (1) Except as in this Act otherwise provided,
>
> (a) this Act shall be construed as incorporate with the *Special Act*, and
>
> (b) where the provisions of this Act and of any *Special Act* ... relate to the same subject matter, the provisions of the Special Act shall, insofar as it is necessary to give effect to such *Special Act*, be taken to override the provisions of this Act. R.S., c. 234, s. 3.

The *Federal Act* under consideration was examined in *City of Hamilton v Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company*[2] (The *Hamilton case*). Here, the City of Hamilton had applied to the Board of Transport Commissioners for authority to divert the line of railway described in *By-Law 755*. Duff, J. did not base his finding on whether or not the application was in contravention of the *By-Law* or whether the *By-Law* constituted part of a *Special Act* of Parliament. However, he did state, in *obiter*, that

> I do not think it is necessary to pass upon the question whether the provisions of the *By-law* ... which had the force of statute by virtue of 58 Vict. c. 66 constituted a *Special Act* within the meaning of Section 2 (28) of the *Railway Act* or whether the subject matter of Section 167 of the *Railway Act* is within the meaning of Section 3 of the *Railway Act*.[3]

[2]50 S.C.R. 128
[3]Ibid, p. 381

Le juge Idington ne s'est pas non plus attaqué expressément à la question de savoir si le *Règlement* avait force de loi. Il a conclu que

> [Traduction]
> ladite loi doit être considérée comme une *loi spéciale* au sens donné à cette expression dans l'article 2(28) de la *Loi sur les chemins de fer*.[4]

Toutefois, en concluant que l'objet mettait en cause l'emplacement précis et permanent de la ligne de chemin de fer à l'endroit en question[5], le juge considérait implicitement l'annexe de la *Loi* comme faisant partie intégrante du corps de la *Loi*. En effet, la seule allusion à la rue Hunter, à savoir "l'endroit en question", est fait dans l'annexe de la *Loi spéciale*, et plus précisément dans la section du *Règlement* intitulée "*Description and Specification*".

Néanmoins, je ne crois pas être lié par les conclusions formulées dans *l'affaire Hamilton* à propos du *Règlement n° 755*. Comme il a été mentionné précédemment, la Cour suprême du Canada ne s'est pas penchée sur la question de savoir si l'annexe de la loi avait la même valeur juridique que la loi elle-même. On le supposait. L'issue eût été fort différente si cette question s'était posée.

De plus, il existe de nombreux précédents où cette question a été expressément débattue à la suite de *l'affaire Hamilton*.

Dans *Re Carter and Sudbury et al*,[6] la Cour a soutenu que

> [Traduction]
> pour rendre une annexe ou une entente partie intégrante d'une loi, il ne suffit pas que les mots utilisés dans la loi confirment et sanctionnent ladite annexe ou entente. Le texte de la loi doit être formulé de manière à laisser supposer que l'intention des législateurs était de rendre l'annexe ou l'entente partie intégrante de la Loi.

[4] L'*affaire Hamilton*, supra, pp. 374-75
[5] *Hamilton*, supra, p. 376
[6] [1949] O.R. 455, p. 460

Nor did Idington, J. specifically address the issue of whether or not the *By-Law* had the force of statute. His Lordship concluded that the

> said legislation must be held to be a *Special Act* within the meaning of that term as interpreted in Section 2, subsection 28 of the *Railway Act*.[4]

However, his finding that the subject matter involved "the definite and permanent location of the railway at the place in question"[5] implies that his Lordship treated the schedule to the *Act* as an integral part of the *statute* itself. This is so because the only reference to Hunter Street, being "the place in question" is found in the schedule to the *Special Act*, more specifically, in the "Description and Specification" section of the *By-law*.

Nevertheless, I do not believe that I am bound by the treatment of *By-Law No. 755* in the *Hamilton case*. As mentioned above, the Supreme Court of Canada did not address itself to the issue of whether the schedule attached to the statute had the same force of law as the statute itself. This was assumed. The outcome may well have been different had this issue been argued.

Moreover, a great deal of jurisprudence has specifically dealt with this issue subsequent to the *Hamilton case*.

In *Re Carter and Sudbury et al*[6] the Court held that

> it is not sufficient for the purpose of making a schedule or agreement a part of an *Act* that the words in the *Act* merely confirm and validate the schedule or agreement. There must be words in the *Act* from which there can be inferred the intention of the Legislature to make the schedule or agreement part of the *Act*.

[4] *The Hamilton case*, supra, pp. 374-5
[5] *The Hamilton case*, supra, p. 376
[6] [1949] O.R. 455 at p. 460

Ce principe a également été énoncé dans *Winnipeg c. Winnipeg Electric Railway Co.*[7] où il a été conclu qu'un règlement annexé à une loi qui le sanctionne et le confirme à tous égards, comme s'il avait été édicté par la législature des provinces, ne fait pas partie de la *loi*. Il a été décidé que

> [Traduction]
> ces mots ne font pas du règlement une partie de la loi. Bien que sanctionné et confirmé, le règlement demeure un règlement ... il ne suffit pas de trouver dans la loi des mots qui ne font que confirmer et sanctionner l'entente; il faut aussi en relever d'où l'on peut déduire l'intention du Parlement ...

Dans *Ottawa Electric Railway Co. c. City of Ottawa*[8], le juge Rinfret a conclu qu'une entente similaire à celle de la présente affaire ne faisait pas partie de la *Loi* qui la ratifiait.

Un bon résumé des textes cités ci-dessus est donné dans une décision rendue par le Comité des transports par chemin de fer le 24 novembre 1977 au sujet d'une requête que lui avait présentée CP, au nom de la Esquimalt and Nanaimo Railway Company (E&N), en vue de supprimer son service de trains de voyageurs entre Victoria et Courtenay en Colombie-Britannique (*l'affaire E&N*). Là, le Comité a été appelé à se prononcer sur une *Loi fédérale* que "approuvait et ratifiait" l'entente Dunsmuir annexée à la *Loi*. L'entente imposait à la E&N des obligations qui avaient pour effet d'exclure la compétence du Comité en vertu de l'article 260 de la *Loi sur les chemins de fer*. Le Comité a suivi les cas susmentionnés et a conclu ce qui suit.

> Contrairement au *cas de la Winnipeg Electric Railway Co.* mentionné ci-dessus, la *Loi fédérale de 1884* ne fit qu'approuveret ratifier l'entente sans toutefois faire aucune autre mention de son adoption par le Parlement. On n'y mentionne pas d'ailleurs le fait que les parties "obtinrent le pouvoir et l'autorisation nécessaires pour remplir leurs

[7][1921] 2 W.W.R. 282
[8][1945] R.C.S. 105

This principle was also enunciated in *Winnipeg v. Winnipeg Electric Railway Company*[7] where it was found that a by-law attached to an Act which "validated and confirmed the by-law in all respects as if the said by-law had been enacted by the Legislature of the Provinces", did not form part of the *Act*. It was decided that

[7][1921] 2 W.W.R. 282

> these words do not make the by-law a part of the *Act*. They still leave it a by-law only although it is validated and confirmed ... it is not sufficient to find words in the statute merely confirming and validating the agreement: you must find words from which the intention can be inferred ...

In *Ottawa Electric Railway Company v. City of Ottawa*[8], Rinfret, J. concluded that an agreement similar to the one in the present case was not a part of the *Act* which ratified it.

A review of the above authorities is well summarized in the Decision of the Railway Transport Committee dated November 24, 1977 with respect to the application of CP, on behalf of the Esquimalt and Nanaimo Railway Company, (E&N) to discontinue its passenger train service between Victoria and Courtenay in the Province of British Columbia. (The *E&N case*). Here the Committee was faced with a *Federal Act* which "approved and ratified" the Dunsmuir Agreement appended to the *Act*. The agreement imposed obligations on the E&N, which obligations purported to oust the jurisdiction of the Committee under Section 260 of the *Railway Act*. The Committee followed the above cited cases and concluded that

> Unlike even the *Winnipeg Electric Railway Company case* which was cited above, the *Federal Act of 1884* simply approved and ratified the agreement and made no further mention as to whether the agreement was to be taken as being enacted by Parliament. Neither was there mention of the fact that the parties were thereby 'empowered and authorized to carry out

[7][1921] O.R. 455 at p. 460
[8][1945] S.C.R. 105

obligations respectives" comme dans le *cas de l'Ottawa Electric Co.* Cela a amené le juge Kerwin à penser que la loi qu'il avait considérée à l'époque avait fait beaucoup plus que simplement ratifier et confirmer l'entente. Ainsi, nous sommes d'avis que rien dans la loi ne permet de conclure que le Parlement ait eu l'intention d'intégrer l'entente Dunsmuir au texte de la loi.[9]

Dans le cas qui nous occupe, la *Loi fédérale de 1895* a simplement déclaré le *Règlement n° 755* ratifié, confirmé, valide et liant les parties. Si je reprends le raisonnemeent utilisé dans *l'affaire E&N*, je ne puis trouver de mots dans la *Loi fédérale* qui expriment l'intention du Parlement de faire du *Règlement 755* une partie de la *Loi* elle-même. En fait, certaines dispositions de la *Loi fédérale* indiquent le contraire. L'article 2 de la *Loi* stipule que, dans certaines circonstances, la TH&B aurait à rembourser à Hamilton les débentures, avec intérêts. Une condition similaire figure dans le *Règlement* annexé à la *Loi*. Je conclus que le Parlement a reconnu que cette condition du *Règlement* n'avait pas force de loi et l'a incorporée dans la *Loi fédérale* afin de la lui donner. Autrement, il aurait été superflu de répéter la condition. En conséquence, les clauses du *Règlement* qui ne sont pas explicitement énoncées dans la *Loi* elle-même ne sauraient être considérées comme partie de la *Loi fédérale*. Pour ces raisons, je conclus que le *Règlement* n'était pas un texte de loi et que toute présumée infraction au *Règlement* ne constituerait pas une violation d'une loi. En conséquence, j'estime que le Comité n'est lié que par la *Loi fédérale* elle-même.

À cet égard, l'article 2 de la *Loi* stipule ce qui suit

> ... dans le cas où les lignes dont la construction est commencée ou projetée par la compagnie entre Hamilton et un point du chemin de fer du Sud du Canada

their respective obligations' as there was in the *Ottawa Electric Company case*, which phrase had caused Kerwin J. to think that the Act which he was then considering had done more than merely ratify and confirm the agreement. As a result, it is our opinion that there are no words in the Act from which there can be inferred the intention of Parliament to make the Dunsmuir Agreement part of the Act.[9]

In the case at hand, the *Federal Act of 1895* merely declared *By-Law No. 755* to be "ratified and confirmed and ... valid and binding on the parties thereto ... ". Adopting the reasoning in the *E&N case*, I can find no words in the *Federal Act* which indicate Parliament's intention that *By-Law 755* be part of the *Act* itself. On the contrary, certain provisions of the *Federal Act* indicate that Parliament did not intend that the By-law be part of the Act itself. Section 2 of the *Act* stipulates that, in the event of certain future events coming to pass, the TH&B would have to repay Hamilton the debentures, with interest. A similar condition appears in the *By-law* which is attached as the Appendix to the *Act*. It is my conclusion that Parliament recognized that this condition of the *By-law* did not have the force of statute and incorporated it into the *Federal Act* to give it that force. Otherwise, duplication would not have been necessary. Therefore, those clauses of the *By-law* not specifically set out in the *Act* itself could not have been treated as part of the *Federal Act*. For these reasons it is my conclusion that the *By-law* was not a statutory document and thus any alleged breach of the *By-law* would not constitute a violation of a statute. Accordingly, in my view, the Committee is bound only by the *Federal Statute* itself.

In this regard, Section 2 of the *Act* provides that

> In the event of the lines now under construction or proposed to be built by the company from Hamilton to a point on the Canada Southern Railway at or near to or

---

[9] *L'Affaire The Esquimalt and Nanaimo Ry. Co.*, [1977] C.T.C. 280.

[9] *The Esquimalt and Nanaimo Ry. Co. case*, [1977] C.T.C. 280

dans ou près ou à l'est de la ville de Welland, ou cesseraient d'être exploitées de manière à faire correspondance avec le chemin de fer du Sud du Canada et par ce chemin avec le réseau du Michigan Central, le montant de toutes débentures qui auront pu être emises et délivrées à la compagnie, sera remboursé à la corporation de la cité d'Hamilton avec intérêt ...

Comme je l'ai affirmé précédemment à propos de la condition telle qu'elle figure dans le *Règlement*, il n'y a rien dans cet article qui interdise à la TH&B de supprimer le service de trains de voyageurs entre Hamilton et Welland. Bien au contraire, la disposition de loi reconnaît cette possibilité et prévoit pour Hamilton un recours devant les tribunaux civils. Aussi, il n'est pas nécessaire que la *Loi spéciale* annule l'effet de l'article 260 de la *Loi sur les chemins de fer* comme le prévoit l'article 3 de cette dernière. De plus, même s'il y avait des mots d'où l'on pourrait déduire une intention de rendre le *Règlement* partie intégrante de la *Loi fédérale*, on ne ferait pas intervenir l'article 3 de la *Loi sur les chemins de fer*. Je suis d'accord avec l'avocat de la TH&B pour dire que la *Loi spéciale* qui en résulte ne se rapporterait pas à la même question que l'article pertinent de la *Loi sur les chemins de fer*. La "Loi spéciale" s'applique à la construction et à l'emplacement d'une ligne de chemin de fer, tandis que l'article 260 de la *Loi sur les chemins de fer* vise la nécessité de maintenir un service de trains de voyageurs sur un tronçon de ces lignes. Ainsi les deux textes de loi pourraient coexister.

Enfin, comme le Comité n'est lié par aucune entente qui soit confirmée par une loi provinciale,[10] je conclus que la *Loi provinciale* confirmant le *Règlement 755* ne limite aucunement la compétence du Comité dans la présente affaire.

B. Deuxième question de droit préliminaire

La deuxième question de droit préliminaire réside dans l'aptitude du Comité à instruire la requête de Conrail en suppression du service de trains de voyageurs entre Welland et Fort-Érié.

[10] *Re Increase in Passenger and Freight Tolls*, 22 C.R.C. 49; *Walkerville c. Père Marquette*, 40 C.R.C. 88.

east of Welland ... ceasing to be operated so as to give a through connection with the Canada Southern Railway and over that railway with the Michigan Central System ... the amount of any debentures which may have been ... delivered to the Company ... shall be repaid to the Corporation of the City of Hamilton with interest ...

As I have stated above with respect to the condition as it appears in the *By-law*, there is nothing in this section which prohibits the TH&B from discontinuing the passenger train service from Hamilton to Welland. Rather, it recognizes this possibility and provides Hamilton with recourse to the civil courts. Therefore, it is not necessary that the *Special Act* override Section 260 of the *Railway Act*, as provided for in Section 3 of the latter legislation. Moreover, even if there were words from which one could infer an intention to make the *By-law* a part of the *Federal Act*, Section 3 of the *Railway Act* would not come into play. I agree with Counsel for the TH&B that the resulting *Special Act* would not refer to the same subject matter as the relevant section of the *Railway Act*. The "Special Act" concerns the construction and location of a line of railway while Section 260 of the *Railway Act* concerns the necessity of maintaining a passenger train service over a portion of those lines. Thus the two "statutes" could stand together.

Finally, as the Committee is not bound by any agreement that is confirmed by provincial legislation,[10] it is my finding that the *Provincial Act* confirming *By-Law* 755 does not restrict the jurisdiction of the Committee in the present case.

B. Second Preliminary Issue of Law

The second preliminary issue of law concerns the jurisdiction of the Committee to entertain Conrail's application to discontinue the passenger train service between Welland and Fort Erie.

[10] *Re Increase in Passenger and Freight Tolls*, 22 C.R.C. 49; *Walkerville v. Père Marquette*, 40 C.R.C. 88.

(a) Position de M. Albert Segal, pour les actionnaires minoritaires de la Canada Southern Railway Co. (C.S.R.)

M. Segal a informé le Comité que les voies entre Welland et Fort-Érié sur lesquelles la Conrail circule sont louées par cette compagnie de la C.S.R. pour une période de 999 ans. De plus, selon M. Segal, les contrats de location passés entre la C.S.R. et le prédécesseur de la Conrail, à savoir la Michigan Central Railroad Company (Michigan Central), exigent l'exploitation d'un service de trains de voyageurs sur la partie de la ligne reliant Welland et Fort-Érié. Ces contrats ont été ratifiés pas les lois fédérales intitulées *Actes concernant le chemin de fer du Sud du Canada*, 57-58 Victoria, chap. 66 et 4 Edouard VII, chap. 55 (les *Lois fédérales*). M. Segal a fait savoir que ces contrats ne pouvaient être modifiés que par une *Loi spéciale* du Parlement.

M. Segal a également affirmé que la C.S.R. n'était pas représentée à l'audience par ses directeurs et qu'aucune requête visant à supprimer le service en litige ne devait être entendue sans que la direction de la compagnie n'ait d'abord été consultée. Enfin, il a fait remarquer que tous les directeurs de la compagnie, sauf un, étaient des employés de la Conrail et se trouvaient donc en situation de conflit d'intérêt.

(b) Position de la Conrail

M. Brinkworth, avocat de la Conrail, a déclaré que la requête en suppression était sans rapport avec le contrat en question. La Conrail n'avait pas l'intention d'abandonner la ligne et, ainsi, la C.S.R. n'avait pas à comparaître à titre de partie aux délibérations.

(c) Constatations

Une fois de plus, il est nécessaire d'examiner les *Lois fédérales* et leurs annexes qui interdiraient au Comité des transports par chemin de fer d'entendre la requête déposée par la Conrail en vertu de l'article 260 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Dans ce contexte, on m'a renvoyé à deux lois fédérales, à savoir les lois intituées *Acte concernant le chemin de fer du Sud du Canada*, 57-58 Victoria, chap. 66 et *Acte concernant le chemin de fer du Sud du Canada*, 4 Edouard VII, chap. 55 (la *Loi de 1904*). Toutefois, je constate que la

(a) Position of Mr. Albert Segal, for the Minority Shareholders of the Canada Southern Railway Company (C.S.R.)

Mr. Segal advised that the trackage from Welland to Fort Erie, over which Conrail runs, is leased by that railway from the C.S.R. for a period of 999 years. Moreover, according to Mr. Segal, the lease agreements entered into between the C.S.R. and Conrail's predecessor namely, the Michigan Central Railroad Company (Michigan Central) require the operation of a passenger service over the Welland to Fort Erie portion of the line. These leases were ratified by the *Federal Acts respecting the Canada Southern Railway*, 57-58 Victoria c. 66 and 4 Edward VII c. 55 (the *Federal Acts*). Mr. Segal submitted that changes to these leases could only be made by *Special Act* of Parliament.

Mr. Segal also contended that, as the C.S.R. was not represented at the hearing by its Directors, no application to discontinue the subject service should be heard without the Directors of the C.S.R. having first been consulted. Finally, it was pointed out that all of the Directors of the C.S.R., except one, were employees of Conrail and thus a conflict of interest was in existence.

(b) Position of Conrail

Mr. Brinkworth, Counsel for Conrail, argued that the application to discontinue had nothing to do with the lease in question. Conrail has no intention to abandon the line and thus it was contended that C.S.R. was not required as a party to the proceedings.

(c) Findings

Once again it is necessary to examine *Federal Acts* of Parliament and schedules thereto which purport to prohibit the Railway Transport Committee from hearing the applications presented by Conrail under Section 260 of the *Railway Act*.

In this context, I was referred to two *Federal Acts*, being an *Act respecting the Canada Southern Railway Company*, 57-58 Victoria, c. 66 and an Act respecting the Canada Southern Railway Company, 4 Edward VII, c. 55. (*The Act of 1904*). However, I find that the earlier Act is applicable

première ne s'applique que dans la mesure où elle donne à la C.S.R. et à la Michigan Central le pouvoir de passer le contrat de location qui fait l'objet de la Loi de 1904. Aussi, mes commentaires se limiteront-ils à la seconde *Loi fédérale*.

Le 29 décembre 1903, la C.S.R. et la Michigan Central ont conclu une entente en vertu de laquelle, sous réserve de certaines conditions, et pour une durée de 999 années, la C.S.R. louait à la Michigan Central sa ligne principale, ses embranchements, ses équipements et tous les autres biens s'y rapportant. L'un des embranchements visés est le tronçon Fort-Érié qui relie la ville de Welland et le village de Bridgeburg sur la rivière Niagara, soit le tronçon sur lequel est offert le service de trains de voyageurs en litige.

Il a été convenu que la totalité du chemin de fer de la C.S.R., y compris l'équipement, les bâtiments et les ouvrages qui s'y trouvent, devait être exploitée par la Michigan Central conformément aux conditions de ce contrat. La neuvième condition acceptée par la Michigan Central stipule que cette société devait exploiter toutes les lignes de chemin de fer et tous les tronçons couverts par ce contrat.

Ce contrat de location est devenu une annexe de la *Loi de 1904*, dont l'article 2 stipule ce qui suit,

> Le traité conclu le quinzième jour d'août mil neuf cent trois, entre la Compagnie du chemin de fer du Sud du Canada et la Michigan Central Railroad Company, et reproduit en l'annexe A du présent acte, est ratifié et confirmé, et déclaré valable et exécutoire pour toutes les parties y figurant ... (je souligne)

De même que j'ai dû statuer sur la question de compétence soulevée dans l'affaire du *Règlement 755* de la ville de Hamilton, je dois maintenant déterminer si les obligations et conditions figurant dans l'annexe de la *Loi fédérale de 1904* font effectivement partie de cette dernière.

Le libellé de l'article 2 de la *Loi de 1904* est semblable à celui de la *Loi fédérale* que l'on a examinée dans le cadre du témoignage de Hamilton et de la TH&B. En conséquence, je reprends le raisonnement que j'ai formulé dans ma conclusion à ce propos, et j'estime que la *Loi fédérale de 1904* ne fait que ratifier, confirmer et

only in so far as it gives the C.S.R. and Michigan Central the power to enter into the lease which is the subject of the *Act of 1904*. Accordingly, my comments will be confined to the later *Federal Act*.

On December 29, 1903 the C.S.R. and the Michigan Central entered into an agreement whereby, upon certain conditions, and for a term of 999 years, the C.S.R. leased to the Michigan Central its main railway line, branches, equipment and all other property. One of the branches included was the Fort Erie branch between the Town of Welland and the Village of Bridgeburg on the Niagara River, which is the branch over which the passenger service under study runs.

It was agreed that the entire railway of the C.S.R. with its "equipment, buildings and appurtenances shall be run, used and operated by the Michigan Central upon the terms and conditions of this Indenture". The ninth covenant agreed to by Michigan Central stipulates that "it will operate all the railways and branches covered by this indenture ...".

This lease was converted into the schedule of the *Act of 1904*. By Section 2 of that *Act*,

> the agreement, dated the 15th day of August, 1903, between the Canada Southern Railway Company and the Michigan Central Railroad Company, and set forth in Schedule A to this Act, is ratified and confirmed, and declared to be valid and binding on the parties thereto ... (underlining mine)

As in the previously discussed jurisdictional question concerning the City of Hamilton's *By-Law 755*, I must now decide whether the obligations and conditions found in the schedule to the *Federal Act of 1904* form part of the Federal Statute.

The wording in Section 2 of the *Act of 1904* is similar to that found in the *Federal Act* examined in the submission of Hamilton and TH&B. Accordingly, I adopt the reasoning which I have elaborated upon in my conclusion thereon and find that the *Federal Act of 1904* merely ratifies, confirms and validates the lease agreement en-

sanctionner le contrat de location passé entre la C.S.R. et la Michigan Central. Aucun mot de cet article ne laisse supposer que le Parlement a l'intention d'intégrer dans le corps de la *Loi fédérale* le contrat qui y est annexé. À cet égard, le Comité a d'ailleurs rendu une décision récemment à la suite d'une requête présentée par Conrail en vertu de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*, dans laquelle il conclut que l'annexe du bail de 1903 ne fait pas partie de la *Loi* elle-même. Les obligations et conditions énoncées dans l'annexe n'ont donc pas force de loi et, à mon sens, ne lient aucunement le Comité des transports par chemin de fer.

Enfin, je dois me pencher sur une autre question soulevée par M. Segal. La Canada Southern Railway n'était pas une partie aux délibérations. M. Segal affirme que les directeurs de la C.S.R. auraient dû être représentés à l'audience. À mon avis, la non-participation de la compagnie n'a pas eu d'effet déterminant sur les délibérations. La Conrail est la compagnie qui assure le service de trains de voyageurs entre Welland et Fort-Érié. La décision de demander la suppression de ce service est de nature administrative, et, à ce titre, elle doit revenir à la direction de la société exploitante. À mon avis, cette décision et ses résultats n'iraient pas à l'encontre du contrat passé entre la C.S.R. et la Michigan Central. Le contrat lui-même ne stipule pas d'obligation d'assurer un service de trains de voyageurs. La Michigan Central s'est engagée à exploiter les lignes de chemin de fer et les tronçons couverts par le contrat (voir les deuxième, cinquième et neuvième conditions de la Michigan Central dans le contrat). La suppression du service de trains de voyageurs entre Welland et Fort-Érié ne signifie pas que le tronçon Fort-Érié cessera d'être exploité. En conséquence, ladite suppression n'est pas, à mon avis, une question que la Conrail doit soumettre à l'approbation de la C.S.R.

Nonobstant les commentaires ci-dessus, j'aimerais ajouter que, si la C.S.R. était d'avis que la Conrail ne pourrait présenter la requête en suppression sans son approbation préalable, elle aurait dû s'opposer à la requête. Soulignons que la requête a été déposée auprès du Comité en 1972. La Canada Southern Railway a donc eu amplement le temps et l'occasion de faire connaître son désaccord. Or, le Comité n'a jamais reçu de plainte des directeurs de la C.S.R. au sujet de la façon de procéder de la Conrail. Ce que

tered into between C.S.R. and Michigan Central. There are no words from which I can infer that Parliament intended that the schedule containing the lease, which is appended to the *Federal Act*, forms part of the statute itself. In this regard I am supported by the recent Committee decision regarding Conrail's application under Section 27 of the *National Transportation Act*, wherein the Committee found that the subject schedule to the 1903 lease did not form part of the *Act* itself. Therefore, the obligations and conditions found in the schedule are not statutory in nature and as such do not, in my view, bind the Railway Transport Committee.

Finally, it is necessary to address another related issue raised by Mr. Segal. Canada Southern Railway was not a party to the proceeding. Mr. Segal contends that the Directors of the C.S.R. should have been represented at the Hearing. In my opinion, the lack of participation of the C.S.R. was not fatal to the proceedings. ConRail is the company which provides the passenger train service between Welland and Fort Erie. The decision to apply for the discontinuance of that service is a management decision which the operating company must make. In my opinion, this decision and the results flowing therefrom would not be contrary to the lease entered into between C.S.R. and Michigan Central. The lease itself does not stipulate that a passenger train service must be provided. Michigan Central covenanted to operate the railways and branches covered by the indenture (see the second, fifth and ninth covenants of Michigan Central in the lease). The discontinuance of the passenger train service between Welland and Fort Erie does not mean that the "Fort Erie Branch", will cease to be operated. Accordingly, in my opinion, the discontinuance of the passenger train service between Welland and Fort Erie is not a matter for which Conrail must seek the approval of the C.S.R.

Notwithstanding the above comments, I wish to add that, if C.S.R. were of the opinion that Conrail could not apply for the discontinuance in question without C.S.R. prior approval, then the C.S.R. should have contested Conrail's application. It is important to note that the application to discontinue the subject service was filed with the Committee in 1972. Canada Southern Railway therefore has had ample time and opportunity to register its dissatisfaction with the application. However, the Committee

M. Segal déplore en fait, c'est la non-participation de la C.S.R. Ces différends entre compagnies ne sauraient intéresser le Comité pas plus que les allégations de conflit d'intérêt de la part des directeurs de la C.S.R. Ces questions sont purement du ressort des tribunaux civils.

En conséquence, je m'estime entièrement habilité à entendre la requête présentée par la Conrail, en vertu de l'article 260 de la *Loi sur les chemins de fer*, en vue de la suppresion du service de trains de voyageurs entre Welland et Fort-Érié.

III Service Actuel

Les trois services dont on envisage de nouveau l'abandon sont assurés quotidiennement au moyen d'autorails diesel entre Toronto et Buffalo.

Le tronçon Toronto-Hamilton est desservi efficacement par CP en vertu d'une entente de service conclue avec VIA Rail Canada Inc. (VIA Rail). Bien que lors de la rédaction du rapport, le gouverneur en conseil n'avait pas donné son approbation, l'accord est entré en vigueur à toutes fins utiles le l^{er} avril 1979. La TH&B assure le service entre Hamilton et Welland, tandis que Conrail est chargée de l'exploitation sur ses voies entre Welland et Buffalo. VIA est propriétaire des autorails diesel utilisés sur tout le parcours et loue son équipement à la TH&B et à Conrail aux fins d'exploitation sur leurs voies respectives. Un RDC-2 et un RDC-3 forment habituellement les trains.

La route Toronto-Hamiliton s'étend sur 65 kilomètres (40 milles), sur 58 kilomètres (37 milles) entre Hamilton et Welland et sur 41 kilomètres (25 milles) entre Welland et Buffalo. Les 37.3 premiers milles à partir de la gare Union de Toronto ne sont toutefois pas exploités sur les voies de CP. Celle-ci exploite des services aux termes d'accords de droit de circulation/services sur 1.1 mille de voies de la Toronto Terminal Railway Company et sur 36.2 milles de la subdivision Oakville du Canadien National.

La capacité normale est de 116 places et des services de consigne sont offerts. Aucun repas ou goûter n'est servi à bord des trains.

has never received a complaint from C.S.R. management concerning the procedure followed by either Penn Central or Conrail. Mr. Segal's complaint is in fact directed at the C.S.R. because of its non participation. These inter-corporate differences cannot concern the Committee. Nor can the allegations of conflict of interest on the part of C.S.R. Directors. These matters are properly within the competence of the civil courts.

Accordingly, I find that I had the jurisdiction in all respects to hear the application submitted by Conrail pursuant to Section 260 of the *Railway Act* with respect to the discontinuance of the passenger train service between Welland and Fort Erie.

III Present Service

The three services being reconsidered for discontinuance provide through rail diesel car passenger train service between Toronto and Buffalo on a daily basis.

The Toronto-Hamilton segment is effectively operated by CP under an operating agreement with VIA Rail Canada Inc. (VIA Rail). Although at the time of writing Governor in Council approval had not been granted, the agreement became effective on the 1st day of April, 1979 for all practical purposes. The TH&B operates the service between Hamilton and Welland, whereas, Conrail assumes responsibility for operations over its tracks between Welland and Buffalo. VIA Rail is the owner of the rail diesel cars used over the entire run and leases its equipment to the TH&B and Conrail for operations over their respective tracks. The standard consists of one RDC-2 and one RDC-3.

The route length of the Toronto-Hamilton segment of the run is 65 kilometers (40 miles), between Hamilton and Welland 58 kilometers (37 miles) and between Welland and Buffalo 41 kilometers (25 miles). The first 37.3 miles ex. Toronto's Union Station are not, however, operated over CP trackage. CP operates by way of joint facility/running right agreements on 1.1 miles of Toronto Terminal Railway Company track and on 36.2 miles of Canadian National's (CN) Oakville Subdivision.

Normal seating capacity for the subject trains is 116 and checked baggage handling services are available. There are no on-train meal or snack services offered.

Une carte illustrant la route figure en appendice I. Les horaires actuels pour les services Toronto/Buffalo sont annexés en appendice II. La durée du trajet est de 3 heures 15 minutes en direction sud et de 2 heures 55 minutes en direction nord.

IV Résumé des Témoignages

A. Position de la Consolidated Rail Corporation

Ont témoigné pour la Consolidated Rail Corporation ("Conrail") M. Clifford B. Alban, directeur général, Services voyageurs, Gary Lee Pfeiffer, directeur adjoint de l'Administration des contrats voyageurs, Alonzo F. Hartsell, directeur des Coûts voyageurs et Charles Russell Spence, surintendant divisionnaire.

1. Service

Conrail exploite les trains n°s 371 et 376 qui correspondent à Buffalo avec les trains n°s 63 et 64 d'Amtrak reliant Niagara Falls à New York. Le personnel se compose d'un mécanicien, d'un contrôleur, d'un chef de train et d'un bagagiste. On retrouve des gares à Buffalo, à Fort-Érié et à Welland.

M. Pfeiffer a soumis un document qui indiquait que le dossier de la ponctualité des trains à Buffalo n'était pas impressionnant. En effet, les départs tardifs y étaient particulièrement courants, le train n° 371 devant attendre l'arrivée tardive du train n° 63 d'Amtrak pour assurer la correspondance garantie.

Il a ajouté que des retards de service sont également causés par les formalités des Douanes et de l'Immigration et ce malgré le fait que l'horaire prévoit du temps pour ces fonctions. Le train doit attendre à Black Rock ou à Fort- Érié jusqu'à ce que soient terminées les inspections douanières qui prennent habituellement de 40 à 50 minutes. Des retards sont également enregistrés au pont international.

2. État des voies

M. Spence a fourni des données relativement à l'état des voies.

Entre Fort-Érié et Brookfield, soit une distance de 13.7 milles, un ordre de marche au ralenti de 30 milles à l'heure est en vigueur en rai-

A map showing the route is presented as Appendix I. The current schedules for the Toronto/Buffalo services are attached as Appendix II. The scheduled trip time between Toronto and Buffalo is 3 hours, 15 minutes southbound, and 2 hours, 55 minutes northbound.

IV Summary of Evidence

A. Position of Consolidated Rail Corporation

Witnesses for Consolidated Rail Corporation ("Conrail") were Mr. Clifford B. Alban, General Manager, Passenger Operations, Mr. Gary Lee Pfeiffer, Assistant Director of Passenger Contract Administration, Alonzo F. Hartsell, Manager of Passenger Costs and Charles Russell Spence, Division Superintendent.

1. Service

Conrail operates Trains Nos. 371 and 376 to connect at Buffalo with Amtrak Trains Nos. 63 and 64 which operate between Niagara Falls and New York City. Personnel includes an engineman, ticket collector, a conductor and baggage man. Stations are situated in Buffalo, Fort Erie and Welland.

Mr. Pfeiffer submitted a document which showed that the on-time performance for train arrivals and departures at Buffalo was not impressive. Late departures at Buffalo were particularly evident as Train No. 371 must await any late arrivals of Amtrak Train No. 63 in order to make a guaranteed connection.

Mr. Pfeiffer pointed out that delays in service are also caused by Customs and Immigration procedures, even though the schedule allows time for those duties to be performed. The train must wait at either Black Rock or Fort Erie until Customs has done its inspection. This usually takes 40 to 50 minutes. Delays are also incurred at the International Bridge.

2. State of the Track

Mr. Spence provided information on the condition of Conrail's track.

Between Fort Erie and Brookfield, a distance of 13.7 miles a slow order of 30 mph is currently in effect due to poor tie conditions. Mr.

son du mauvais état des traverses. M. Spence estime que près de 500 à 600 traverses au mille devraient être remplacées afin de permettre une vitesse de 50 milles à l'heure. Le coût de ces travaux se chiffrerait aux environs de $350 000 à $450 000.

Le témoin de Conrail a précisé que des travaux d'entretien préventifs sont effectués toute l'année durant, mais qu'ils ne contribuent pas vraiment à améliorer les voies en question étant donné que des équipes de travail spécialisées seraient nécessaires.

3. Voyageurs

La pièce CR-1 de Conrail donne le nombre de voyageurs montants et descendants d'après les rapports des chefs de train pour la période du 15 au 21 avril 1979. M. Alban a expliqué que ces chiffres étaient tous représentatifs, à l'exception de ceux du 16 avril qui incluent un groupe spécial de 50 personnes.

D'après M. Alban, les changements d'horaire, de tarif et d'équipement n'attireraient pas une plus grand clientèle. À l'heure actuelle, le tarif pour le trajet de 30 milles est de $1.75. L'équipment, vieux de 25 ans, est en assez bon état même si des améliorations ne seraient pas superflues.

Il estimait que le public voyageurs ne serait pas grandement ennuyé par la suppression du service entre Buffalo et Welland.

4. Autres services

M. Pfeiffer a fait remarquer qu'outre le service de Conrail, il existe des services de transport ferroviaire, routier et aérien adéquats dont il sera question plus tard dans le présent rapport.

5. Coûts, recettes et pertes

Conrail a présenté ses relevés de pertes de 1976 à 1978, qui seront par ailleurs donnés plus loin dans le présent rapport.

B. Position de la TH&B

M. John A. Hill, directeur régional de la TH&B, a comparu comme témoin principal de la compagnie.

Spence estimated that approximately 500-600 ties per mile would be required to upgrade the track to allow for a permissible speed of 50 mph. The cost for tie renewal would be somewhere in the vicinity of $350,000 to $450,000.

Witness for Conrail advised that normal preventive maintenance is performed throughout the year. This maintenance is not sufficient to upgrade the trackage in question, however, as specialized work gangs would be required.

3. Passengers

Conrail Exhibit CR-1 demonstrated passenger on and off counts based on conductors' reports, for the period April 15-21, 1979. Mr. Alban explained that these figures were representative except for those of April 16 which included a special party of 50.

According to Mr. Alban, schedule, fare and equipment changes would not attract additional ridership. At the present time, the fare for the 30 mile ride is $1.75. The equipment, which is 25 years old, is in quite good condition even though it "could be dressed up".

Mr. Alban was of the opinion that the travelling public would not be greatly inconvenienced by the discontinuance of the passenger service between Buffalo and Welland.

4. Alternative Service

Mr. Pfeiffer said that adequate rail, bus, air and highway transportation exists as an alternative to the Conrail service. These services will be discussed elsewhere in this Report.

5. Losses, Costs and Revenues

Conrail presented its losses for the years 1976 through to 1978. These figures will be presented later in this Report.

B. Position of TH&B

Mr. John A. Hill, General Manager of the TH&B was the chief witness for this railway.

1. Service

Les trains n°s 371 et 376 de la TH&B desservent Hamilton, Smithville, Fenwick et Welland au moyen de deux autorails diesel quotidiens. Les équipes entre Welland et Buffalo sont affectées par Conrail et la TH&B selon un accord de répartition du millage en vigueur depuis de nombreuses années.

La gare de Hamilton fournit les services d'un chef de gare, d'un chef adjoint et d'un préposé aux billets. Le service de consigne n'est offert qu'à Hamilton. Aucun employé de trafic voyageurs n'est affecté à Welland, à Smithville ou à Fenwick. Les voyageurs montant à ces endroits doivent acheter leur billet du chef de train, à bord.

La gare de Welland est la propriété conjointe de Conrail et de TH&B et est située à 4 1/2 milles du centre-ville. Les voyageurs bénéficient d'une plate-forme, d'une petite salle d'attente et des toilettes.

La gare de Smithville est petite, mais compte une salle d'attente, tandis qu'à celle de Fenwick, seule une plate- forme est offerte. Toutefois, ces gares sont des arrêts facultatifs.

2. Voyageurs

La pièce THB-2 a donné le nombre moyen de voyageurs payants par voyage pour les années 1976, 1977 et 1978 entre Hamilton et Welland à bord des trains n°s 371 et 376.

En 1978, les voyageurs montant aux diverses gares en bordure de la ligne de la TH&B se répartissaient comme suit:

TABLEAU I

Utilisation de la gare (1978)

Ville	Nombre de voyageurs montants	Moyenne par train
Hamilton	2 765	3.78
Welland	606	1
Smithville	279	moins que 1
Fenwick	59	moins que 1

Selon M. Hill, rien ne contribuerait à attirer une plus grande clientèle. VIA Rail demande un tarif minimum de $4 pour les tronçons Toronto/Hamilton et Hamilton/Welland du trajet.

1. Service

The TH&B trains nos. 371 and 376 serve Hamilton, Smithville, Fenwick and Welland by means of two RDC cars daily. Crewing between Welland and Buffalo is assigned by Conrail and TH&B on the basis of a mileage equalization agreement which has been in existence for many years.

The Hamilton station provides the services of a station master, assistant station master and ticket agent. Baggage handling is available at Hamilton only. There are no passenger service personnel at Welland, Smithville or Fenwick. Passengers boarding at these locations must buy their tickets from the conductor on the train.

The station at Welland is jointly owned by ConRail and TH&B and is situated 4 1/2 miles from downtown. Passenger facilities consist of a platform, a small waiting room and washroom.

The station at Smithville is small and has a passenger waiting room, while that at Fenwick only has a platform. Both stations are flag stops.

2. Passengers

Exhibit THB-2 demonstrated the average number of revenue passengers per trip for the years 1976, 1977 and 1978 between Hamilton and Welland on Trains Nos. 371 and 376.

In 1978 the breakdown of passengers boarding at the various stations on the TH&B line was presented as following:

TABLE I

Station Usage (1978)

City	Number of Passengers Boarding	Average Number Per Train
Hamilton	2,765	3.78
Welland	606	1
Smithville	279	Less than 1
Fenwick	59	Less than 1

According to Mr. Hill, nothing could be done to attract more clientele. VIA Rail has a minimum fare of $4.00 for both the Toronto/Hamilton and Hamilton/Welland portion of the run.

3. Pertes, coûts et recettes

L'avocat de la TH&B a déclaré que la compagnie ferroviaire a accepté les coûts, recettes et pertes figurant dans la brochure d'information rédigée par le personnel du Comité. Ces chiffres seront présentés plus loin dans le présent rapport.

4. Autres services

M. Hill estimait que la région est bien desservie par des services ferroviaires, routiers et d'autocars. Il en sera également question plus en détail dans mon rapport.

5. Conséquence de la suppression

La TH&B a souligné que les autres compagnies de transport disposaient de suffisamment de capacité pour accommoder le trafic résultant de la suppression du service de trains de voyageurs et que ses usagers ne seraient pas touchés par la suppression.

De plus, il a ajouté qu'il n'y avait pas de besoins futurs dans la région pour des services ferroviares sur la ligne de la TH&B.

Le témoin de la TH&B a également déclaré que les employés ne perdraient pas leur emploi en raison de la suppression, étant donné que leurs droits d'ancienneté leur garantiraient des postes dans les services marchandises. Toutefois, il est possible qu'un employé récemment embauché soit mis en disponibilité, ou que conséquemment, un employé potentiel ne soit pas embauché.

C. Position de CP

M. Ernest MacNabb, directeur de Développement de Canadien Pacifique Limitée a été appelé comme principal témoin de la compagnie ferroviaire.

1. Service

M. MacNabb a fait savoir à ceux qui assistaient à l'audience que le service voyageurs Toronto-Hamilton était assuré au moyen d'un RDC-2 et d'un RDC-3. Les gares offrant des services de vente de billets et de services de consigne sont celles de Toronto, Oakville, Burlington et Hamilton. Toutefois, les voyageurs se ren-

3. Losses, Costs and Revenues

Counsel for TH&B advised that the railway accepted the cost, revenue and loss figures found in the Information Booklet prepared by the Committee staff. These figures will be presented later in this Report.

4. Alternative Services

Mr. Hill was of the opinion that the area is well serviced by rail, bus and highway services. These too will be discussed in greater detail further on in my Report.

5. Effect of Discontinuance

TH&B contended that there was ample capacity on the services offered by the remaining transportation companies to handle any additional traffic caused by the discontinuance of passenger rail service and that rail users would not be adversely affected by discontinuance.

Moreover, Mr. Hill was of the view that there was no future need for passenger rail transportation in the area on TH&B's line.

Witness for TH&B also stated that employees would not lose jobs by reason of the discontinuance, as their rights of seniority would guarantee them positions in freight operations. However, it was possible that a recently hired employee may have to be let go, or that consequently a potential employee might not be hired.

C. CP's Position

The principal witness for CP was Mr. Ernest MacNabb, Manager of Development for Canadian Pacific Limited.

1. Service

Mr. MacNabb informed those present at the hearing that the passenger service in operation between Toronto and Hamilton consists of one RDC-2 and one RDC-3. Stations with ticket selling and baggage services are found in Toronto, Oakville, Burlington and Hamilton. However, baggage checking for passengers travelling be-

dant entre les gares locales de CP ne bénéficient pas de ce dernier service. La gare d'Oakville a été déclarée comme étant moderne avec ses salles d'attente et de repos et celle de Burlington, bâtiment de pierre et de bois plus vieux, comme disposant d'une salle d'attente convenable.

2. Voyageurs

La pièce CP-2 donne le nombre moyen de voyageurs payants quotidiens par voyage pour les années 1976, 1977 et 1978.

M. MacNabb était d'avis que l'augmentation du nombre de trains ou le changement d'horaire n'attireraient aucune clientèle supplémentaire. Il a cité la concurrence des autres services ferroviaires et d'autocars comme principal facteur du faible achalandage qu'a connu le service ferroviaire. En réponse à une demande sur les données sur la ponctualité, M. MacNabb m'a informé qu'entre janvier et octobre, le train est arrivé à l'heure à Toronto 22 fois, soit 6.1 p. 100. Toutefois une tendance vers une ponctualité accrue s'est dessinée.

3. Autres services

M. MacNabb a dit que bien qu'aucune compagnie aérienne ne concurrence directement la liaison Toronto- Hamilton, les vols de Toronto à Buffalo, Albany et New York sont nombreux. De plus, VIA Rail et GO Transit assurent plusieurs services quotidiens entre Toronto et Hamilton.

4. Conséquences de la suppression

Le témoin de CP a affirmé qu'il y aurait très peu de conséquences sur les autres transporteurs, les employés et les voyageurs, advenant la suppression. Les autres transporteurs ne seraient pas ennuyés et pourraient absorber la clientèle supplémentaire. Le mécanicien, le chef de train et le bagagiste ne perdraient pas leur poste, mais seraient réaffectés dans le réseau de CP.

V. Comparutions des membres du public

Position de VIA Rail Canada Inc.

VIA Rail Canada Inc. a été représentée par M. Angus Campbell, vice-président de VIA Ontario.

tween local CP stations is not provided for. Oakville station was said to be modern with waiting and rest rooms, while that at Burlington was described as an older stone and wooden building with an adequate waiting room.

2. Passengers

Exhibit CP-2 provided the daily average number of revenue passengers per trip for the years 1976, 1977 and 1978.

Mr. MacNabb was of the opinion that additional patronage would not be attracted by increasing the number of trains or by changing schedules. He cited the competition of alternative rail and bus services as a major factor affecting the low patronage experienced on the rail service. In response to a request for on-time performance data, Mr. MacNabb informed me that, from January to October, the train arrived in Toronto on-time 22 times or 6.1%. However, a trend toward better on-time performance has developed.

3. Alternative Service

Mr. MacNabb stated that, although no airline competes directly with the Toronto to Hamilton service, flights from Toronto to Buffalo, Albany and New York are numerous. As well, VIA Rail and GO Transit provide several daily services between Toronto and Hamilton.

4. Effect of Discontinuance

Witness for CP stated that there would be little effect on other carriers, employees and passengers if the line were discontinued. Other carriers would not be inconvenienced and could absorb the additional passengers. The engineman, conductor and train baggageman would not lose their jobs, but would be placed elsewhere in the CP system.

V. Appearances by Members of the Public

Position of VIA Rail Canada Inc.

VIA Rail Canada Inc. was represented by Mr. Angus Campbell, Vice-President, VIA Ontario.

VIA Rail appuie les requêtes, alléguant qu'il existe d'autres services adéquats. En particulier, le témoin de VIA Rail a déclaré qu'entre Toronto et Niagara Falls (Ontario), le service voyageurs pouvait accommoder les personnes qui auraient emprunter la liaison Toronto-Fort-Érié. De plus, il a fait savoir que des correspondances avec les trains 63 and 64 d'Amtrak pouvaient être faites à Niagara Falls avec les trains 637/638 et 643/644 de VIA reliant Toronto à Niagara Falls (Ontario). Ces trains sont formés de trois autorails diesel ayant une capacité de 206 places chacun. Ainsi, le trafic actuellement généré par les services Toronto-Fort-Érié et Toronto-Niagara Falls pourrait être accommodé. De plus, le trafic en provenance et à destination de Welland pourrait être accommodé à St. Catharines au moyen des trois trains quotidiens de VIA entre Toronto et Niagara Falls. Toutefois, les voyageurs auraient à prendre l'autocar pour se rendre de Welland à St. Catharines.

VIA Rail supported the applications on basis of adequate alternative means of serv In particular, the witness for VIA Rail sta that the Toronto to Niagara Falls, Ontar passenger service was capable of accommodat travellers who would have taken the Toronto Fort Erie service. Moreover, the witness for V Rail indicated that connections with Amtr Trains 63 and 64 could be made at Niagara Fa by VIA Trains 637/638 and 643/644 which op ate between Toronto and Niagara Falls, Ontar These trains consisted of 3 RDC's having capacity of 206 seats per train. Thus, the tra presently generated by both the Toronto to F Erie ser ices could be accommodated on t Toronto to Niagara Falls trains. Moreov traffic to and from Welland could be serviced St. Catharines by means of the three daily V trains between Toronto and Niagara Fal However, it would be necessary for passeng from Welland to get to St. Catharines by bus.

George Hamilton Foreman

M. Foreman a mis l'accent sur l'importance d'une correspondance directe entre Toronto et Buffalo et au-delà. Toutefois, les inspections douanières devraient être améliorées de manière que comme en Europe, les wagons puissent être contrôlés en transit. M. Foreman estimait que d'autres améliorations, notamment une meilleure publicité, un horaire plus rapide et des voies meilleures, spécialement sur les 12 milles à l'est du canal Welland jusqu'à Fort-Érié, s'imposaient.

George Hamilton Foreman

Mr. Foreman emphasized the importance having a through connection between Toronto Buffalo and beyond. However, Customs insp tions procedure would have to be improved that, as in Europe, the car could be inspect while in transit. Mr. Foreman was of the vi that other improvements, namely, better adv tising, faster scheduling and improved tra conditions, especially for a 12 mile portion e of the Welland Canal to Fort Erie were nec sary.

Le maire Stella Ziff et le greffier adjoint Lorne Kendrick de la ville de Fort-Érié

Le maire Ziff était d'avis que les compagnies ferroviaires ont laissé le service se détériorer au point qu'il n'est plus économiquement possible de l'exploiter. Le témoin a invoqué la nécessité d'une publicité et d'horaires meilleurs de manière que les hommes d'affaires puissent arriver à Toronto à 9 h et repartir à 17 h, ainsi que des voies améliorées entre le tunnel Welland où la limite de vitesse est de 30 milles à l'heure. Le maire et M. Kendrick se sont tous deux plaints de ce que la gare de Fort-Érié était fermée sauf lorsque les agents d'Immigration Canada s'y trouvaient incommodant ainsi les voyageurs qui devaient attendre dehors. Au sujet de cette gare, on s'est plaint des mauvais services, ni le terrain de stationnement ni la plate-forme n'étant dé-

Mayor Stella Ziff, and Deputy Clerk Lor Kendrick of the City of Fort Erie

Mayor Ziff was of the opinion that the erating rail companies have let the service teriorate so that it is no longer economica feasible to operate it. The witness cited the ne for better advertising and scheduling so th business people could arrive in Toronto at 9 in the morning and leave at 5:00 p.m. Also, i proved trackage between Welland Tunnel a Fort Erie was recommended as the current spe limit is 30 mph. Both Mayor Ziff and M Kendrick complained that the Fort Erie stati was locked except when opened by Canada I migration Officers, thus inconveniencing pa sengers who then had to wait outside. The sa station was criticized for poor services as exe plified by the unplowed parking lot and pl

neigés en hiver et aucun tableau noir n'étant accroché à l'extérieur de la gare pour informer les voyageurs des heures d'arrivée des trains.

Enfin, le maire Ziff a déclaré qu'aucun autre service viable n'existe en direction de Fort-Érié. Le service ferroviaire le plus près est offert à Niagara Falls, soit à 25 milles de distance. De plus, à moins de posséder une voiture, il est difficile pour les voyageurs de se rendre à la gare de Niagara Falls pour le premier train de 6 h 10. Canada Coach Lines ne peut pas toujours accommoder le volume de voyageurs. Le témoin a également précisé que les embouteillages du Queen Elizabeth Way constituent un obstacle à l'utilisation des véhicules particuliers.

M. Ray Haggerty, député provincial de Fort-Érié

M. Haggerty a répété les vues du maire Ziff relativement à la détérioration du service particulièrement en ce qui a trait à la ponctualité des trains et à l'absence d'autres moyens de transport. Des améliorations générales ont été proposées relativement à la nécessité de changer les horaires de manière que des correspondances puissent être faites avec des services de banlieue et les services GO Transit.

Lloyd Enman, président et représentant législatif du Syndicat des tranports unis

M. Enman a insisté sur les conséquences possibles de la suppression. Il a expliqué que certaines personnes récemment embauchées perdraient leur emploi, et que les personnes qui pourraient autrement être embauchées ne le seraient pas. Le corridor Hamilton-Fort Érié se retrouverait sans service ferroviaire et la région Welland-Fort-Érié serait touchée encore plus sérieusement, vu l'absence de services d'autocars adéquats.

Le témoin a souligné la nécessité d'un service amélioré. Selon lui, de meilleurs services de billet, d'équipement, de commercialisation, et de douane s'imposent. Enfin, il s'est plaint de l'incapacité de Conrail d'entretenir convenablement ses voies. Il a précisé qu'il y prévalait antérieurement une limite de vitesse de 80 milles à l'heure qui est maintenant réduite à 30.

forms during the winter. Also, no blackboard was provided outside the station to advise passengers of updated train arrival times.

Finally, Mayor Ziff submitted that no viable alternative services to Fort Erie exist. The nearest rail operation was at Niagara Falls, a distance of 25 miles. Moreover, it was difficult for travellers to get to the station in Niagara Falls for the first train at 6:10 a.m., unless travellers have their own car. Canada Coach Lines could not always handle the volume of passengers. Mayor Ziff also stated that the congestion of the Queen Elizabeth Way presented an obstacle to the use of personal automobiles.

Mr. Ray Haggerty, M.P.P. Fort Erie

Mr. Haggerty echoed the views of Mayor Ziff concerning the deterioration of service especially with respect to poor on-time performance and the lack of alternative means of transport. General improvements were suggested with respect to the need for change in scheduling so that connection could be made with commuter services and GO Transit.

Lloyd Enman, President and Legislative Representative of the United Transportation Union

Mr. Enman concentrated on the possible effects of discontinuance. He explained that certain persons who had been recently hired would lose their jobs, and that persons who might otherwise be hired, would not be. The Hamilton-Fort Erie Corridor would be without rail service and the Welland-Fort Erie area would be affected even more severely due to the lack of adequate bus service.

This witness also pointed out the need for improved service. According to Mr. Enman, better ticketing equipment, marketing, advertising and customs procedures were in order. Finally, Mr. Enman complained of Conrail's failure to properly maintain its track. He stated that the track which previously had a speed limit of 80 mph was now limited to 30 mph.

William Augustine

M. Augustine a fait remarquer que les compagnies ferroviaires entretenaient assez peu de relations avec le public et assuraient des services assez piètres, spécialement à Welland où la gare est fermée la plupart du temps. De plus, l'autre service d'autocars Port Colborne-St. Catharines ne convient pas en termes de qualité à un moment où la majorité des gens en ont besoin.

Joseph Biller

M. Biller a expliqué qu'il n'était pas satisfait du service de trains de voyageurs actuel. Le train était souvent en retard et la gare de Welland était située trop loin de la ville et n'était pas desservie par des autocars. De plus, aucun employé n'était affecté pour informer les voyageurs du retard des trains ni pour mettre à jour le tableau des arrivées et des départs. Le témoin a insisté sur le fait que la suppression rendrait la liaison Welland-Toronto incommodante étant donné qu'il faudrait prendre l'autocar jusqu'à St. Catharines, autocar qui ne se rend pas à la gare même. Enfin, il a fait valoir le maintien en bon état du service de trains pour palier les pénuries d'énergie.

Robert Roach

M. Roach a indiqué à ceux qui assistaient à l'audience que le service de trains est détérioré par des retards aux Douanes. Le témoin s'est plaint du fait que la gare de Fort-Érié ne soit ouverte aux voyageurs que lorsque les douaniers s'y trouvent.

H.N. Allen

M. Allen estimait que la publicité et les horaires devraient être améliorés. Il a ajouté que jamais CP n'a fait de publicité pour son service de correspondance à Buffalo. Il a proposé que l'horaire Toronto-Buffalo soit amputé de l'heure et 50 minutes d'attente à Buffalo.

Harvey Dust

M. Dust a proposé la réorientation du service actuel sur les voies du CN. De plus, il a préconisé un service deux fois par jour en direction

William Augustine

Mr. Augustine felt that the railways engaged in poor public relations and poor service, especially at Welland where the station is locked most of the time. Furthermore, the alternative bus service from Port Colborne to St. Catharines was not adequate in terms of good service at a time when the majority of persons need it.

Joseph Biller

Mr. Biller explained that he was not satisfied with the present passenger train service. The train was often late and the station at Welland was too far removed from the town and was not serviced by bus transport. Moreover, no personnel was in attendance at the Welland station to inform passengers whether trains were late, nor to update the train arrival and departure board. This witness emphasized that the effect of the discontinuance would be to make travel from Welland to Toronto inconvenient, as it would be necessary to travel by bus to St. Catharines. This bus did not transport passengers to the train station at St. Catharines. Finally, Mr. Biller submitted that the train service should be kept in order to combat energy shortage.

Robert Roach

Mr. Roach informed those present at the hearing that the train service is marred by delays at Customs. This witness also complained that the Fort Erie station was closed to passengers except at those times when customs officials opened it.

H.N. Allen

Mr. Allen was of the opinion that advertising and scheduling should be improved. He stated that CP had never advertised the rail connections at Buffalo. He proposed that the Toronto to Buffalo schedule should not include the wait of 1 hour and 50 minutes in Buffalo.

Harvey Dust

Mr. Dust proposed rerouting the present service to make use of CN trackage. Furthermore, he advocated twice daily service to the following

des centres suivants: Toronto, Hamilton, St. Catharines, Merritton, Thorold, Point Robinson, Welland, Welland Junction, Stevensville, Fort-Érié et Buffalo. Selon lui, les avantages seraient nombreux. Tout le service voyageurs serait unifié à une seule gare à Hamilton, éliminant ainsi le double emploi des services de gare. La liaison actuelle Toronto/Hamilton/St. Catharines de VIA serait améliorée puisque les trains seraient accrus sur la route et ce sans frais. Les coûts unitaires variables seraient réduits étant donné qu'ils seraient répartis sur un plus grand nombre de trains. Seule une équipe de train serait nécessaire pour chaque aller-retour. La durée du trajet entre Toronto et Buffalo serait réduite en utilisant la vitesse de ligne principale élevée du CN. Il en irait de même pour le temps de correspondance avec Amtrak à Buffalo. M. Dust a conclu en disant que rien n'avait été fait pour rendre ce service plus attrayant ou économiquement viable.

VI Pièces Déposées

Avant et après l'audience, le Comité a reçu de nombreux mémoires relativement aux requêtes en suppression en cause. Les noms des personnes qui ont écrit au Comité figurent en appendice III.

VII Correspondance ferroviaire entre Niagara Falls (Ontario) et Niagara Falls (New York)

Au cours de l'audience, VIA Rail a proposé le mise sur pied d'une correspondance de taxis ou d'autocars entre la gare des Chemins de fer Nationaux du Canada ("CN") à Niagara Falls (Ontario) et la gare d'Amtrak à Niagara Falls (New York). Ni VIA ni le CN, le propriétaire de la gare à Niagara Falls (Ontario), n'ont considéré comme faisable une correspondance ferroviaire entre ces points.

A. Position du CN

Avec la création de VIA Rail, la prestation de ce service incombait à VIA et au CN. Dans la présente affaire, CN possède les voies sur lesquelles VIA Rail circule et fournit le personnel itinérant à bord des trains de voyageurs. Tous les services fournis par le CN à VIA font l'objet de contrats. En conséquence, dans la présente

centres: Toronto, Hamilton, St. Catharines, Merritton, Thorold, Point Robinson, Welland, Welland Junction, Stevensville, Fort Erie, Buffalo. According to Mr. Dust, the resulting benefits would be many. All rail passenger service would be consolidated at one station in Hamilton, thus saving duplication of station services. VIA's current Toronto/Hamilton/St. Catharines service would be enhanced because frequency would be increased on the route at no extra cost. Unit overhead costs would decrease as they would be spread over a greater number of trains. Only one train crew would be necessary for each round trip. Travel time between Toronto and Buffalo would be decreased by making use of CN's high speed mainline. Furthermore, the connecting time with Amtrak at Buffalo would be decreased. Mr. Dust concluded by saying that nothing had been done to render this service attractive or economically viable.

VI File Evidence

Prior to and after the hearing, the Committee received many written submissions with respect to the subject applications for discontinuance. Persons who wrote to the Committee are listed in Appendix III.

VII Rail Connection Between Niagara Falls, Ontario and Niagara Falls, New York

During the hearing, VIA Rail proposed that a taxi or bus connection be made between the VIA operated station at Niagara Falls, Ontario, and the Amtrak station at Niagara Falls, New York. A rail passenger connection between these points was not viewed as feasible by VIA Rail or CN, the owner of the station at Niagara Falls, Ontario.

A. Position of CN

With the advent of VIA Rail, joint responsibility for this service was vested in VIA and CN. In the present case, CN owns the track over which VIA Rail runs and provides operational personnel for passenger service. All services rendered by CN to VIA are governed by contract. Therefore, CN would be directly involved in the

affaire, le CN serait directement en cause dans la prestation des équipes des trains de VIA Rail en ce qui concerne la correspondance ferroviaire à Niagara Falls.

M. Buchanan, représentant du CN, a expliqué pourquoi le CN ne favorisait pas une liaison ferroviaire à cet endroit.

Premièrement, les agents américains des Douanes et de l'Immigration n'offriront aucun service à l'extérieur des États-Unis à leurs propres frais. En conséquence, le CN serait responsable des coûts qui en résulteraient, et devrait notamment fournir des cellules pour les contrebandiers ou les immigrants entrés illégalement.

Deuxièment, les normes d'équipement voyageurs de la Interstate Commerce Commission ("I.C.C.") devraient être satisfaites. Les trains auraient également à parcourir 8 milles de plus par jour et engendreraient des frais d'exploitation supplémentaires tels que pour le carburant et les équipes.

Enfin, les employés relèveraient de la *United States Railroad Retirement Fund and Social Security Act*, ce qui signifierait que le CN ou VIA Rail aurait à contribuer à la United States Railroad Retirement Fund et devrait garder des dossiers distincts pour les employés affectés à cette correspondance internationale. Un nombre non specifié d'employés seraient touchés. Les équipes du CN auraient à passer des examens en vertu des règles d'exploitation de Conrail qui ne ressemblent pas au Règlement unifié d'exploitation canadien.

En répondant aux questions posées par M. David Streams, le témoin du CN a indiqué que la compagnie assurait déjà des correspondances marchandises sur la correspondance ferroviaire Niagara Falls (Ontario) et Niagara Falls (New York). Les équipes de triage effectuent des manoeuvres une ou deux fois par jour et sont autorisées à circuler sur les voies de la Conrail. Toutefois, elles ne possèdent pas nécessairement l'ancienneté et ainsi n'ont pas nécessairement préséance pour les services de trains de voyageurs.

B. VIA Rail

M. Fortin, avocat de VIA Rail, a déclaré que son client s'opposait à une correspondance ferro-

provision of the crews to run the VIA Rail trains over the rail connection at Niagara Falls.

Mr. Buchanan, representative of CN, explained why CN did not support a rail service link at Niagara Falls.

First, Mr. Buchanan advised that American Customs and Immigration Officers will not give any service off United States soil at their own expense. Therefore, CN would be responsible for any resulting costs. Also, CN would have to provide lock up quarters for smugglers and illegal immigrants.

Second, Interstate Commerce Commission ("I.C.C.") passenger equipment standards would have to be met. Trains would also have to travel 8 additional miles per day and thus incur additional costs of operation, such as fuel and crew wages.

Finally, employees would come under the *United States Railroad Retirement Fund and Social Security Act* which would mean that CN or VIA Rail would have to contribute to the United States Railroad Retirement Fund and keep separate records of those employees working on the international connection. An unspecified number of employees would be affected. CN crews would also have to qualify for I.C.C. operating rules, which differ from the Canadian Uniform Code of Operating Rules.

In answering questions posed by David Streams, the witness indicated that CN already operated freight transfers over the rail connecting Niagara Falls, Ontario, and Niagara Falls, New York. Yard crews operated once or twice a day and were qualified to operate on Conrail tracks. However, they were not necessarily senior and thus did not necessarily have priority to work on the passenger train service.

B. VIA Rail

Mr. Fortin, Counsel for VIA Rail, advised that his client opposed a rail connection at

viaire à Niagara Falls pour les mêmes raisons que le CN. Il a souligné que VIA préférait un service de taxis qui assurerait une correspondance plus efficace, avec moins de retards causés par les inspections douanières. Une correspondance ferroviaire signifierait maintenir les normes de l'ICC, ce qui met en cause des coûts d'administration élevés. De plus, comme dans le cas du CN, les employés de VIA Rail auraient à être enregistrés auprès de la Railroad Security Service Fund, afin de pouvoir avoir accès aux postes en question. Autrement dit, cela "créerait un véritable cauchemar administratif".

Après l'audience, VIA Rail a été sommée de rédiger un rapport sommaire sur la prestation d'un service entre Niagara Falls (New York) et Niagara Falls (Ontario), afin de prévoir une correspondance entre les trains 637/638 et 643/644 de VIA et les trains 63 et 64 d'Amtrak.

Dans sa lettre du 2 octobre 1979, VIA Rail décrivait les différentes options de prestation d'une correspondance entre Niagara Falls (Ontario) et Niagara Falls (New York).

La première option prévoyait que les voyageurs s'occuperaient de leur propre correspondance de taxis en recourant aux services de la compagnie Niagara Vets Taxi pour se rendre de la gare de VIA jusqu'à celle d'Amtrak, au coût de $9 par taxi d'une capacité de 5 personnes. La United Taxi Company de Niagara Falls (New York) demande $6 pour un taxi qui accommode 4 personnes. Le péage au pont qui coûte 80¢ environ serait payé et les inspections douanières normales seraient effectuées.

Deuxièmement, VIA a déclaré qu'un autobus pourrait être nolisé pour faire deux aller-retour par jour entre les gares de VIA et d'Amtrak au coût de $92.50. De plus, des taxis comme il est prévu dans la première option, seraient disponibles. Toutefois, tout voyage direct comporterait des frais additionnels pour tenir compte de la correspondance.

La troisième option comportait l'extension des trains 637/638, 639/640, 641/642 et 643/644 de VIA circulant maintenant entre Toronto et Niagara Falls (Ontario) par la gare d'Amtrak à Niagara Falls (New York). Les coûts de cette option étaient nombreux. VIA a expliqué qu'un autorail de trois wagons et un autorail de tête

Niagara Falls for the same reasons as put forward by CN. He stated that VIA's preference was for a taxi service which would provide a more efficient connection with fewer delays caused by Customs' inspection. A rail connection would entail the necessity of maintaining I.C.C. standards which involve heavy administrative costs. Moreover, as with CN, VIA Rail employees would have to be registered with the Railroad Security Service Fund, in order to bid on the positions in question. This would "create an administrative nightmare".

Subsequent to the hearing, VIA Rail was requested to prepare a summary report on the provisions of transportation service between Niagara Falls, New York and Niagara Falls, Ontario, to provide a connection between VIA Trains Nos. 637/638 and 643/644 and Amtrak Trains Nos. 63 and 64.

In its letter of October 2, 1979, VIA Rail set out the various options which would provide transportation connections between Niagara Falls, Ontario and Niagara Falls, New York.

The first option outlined provided that passengers arrange their own taxi connection by using the Niagara Vets Taxi Company's service to go from the VIA station to the Amtrak station, at a cost of $9.00 per taxi seating 5 persons. The United Taxi Company of Niagara Falls, New York, would operate, at a cost of $6.00 and accommodate four persons. Bridge tolls which would amount to approximately $0.80 either way would also be exacted and normal customs procedures would be followed.

Secondly, VIA advised that a bus could be chartered to make 2 round trips per day between the VIA and Amtrak stations at a cost of $92.50. Additionally, taxis as set out in the first option would be provided. However, any through ticketing would have an additional charge to take account of the connection.

The third option outlined entailed the extension of VIA Trains Nos. 637/638, 639/640, 641/642 and 643/644 now operating between Toronto and Niagara Falls, Ontario through to the Amtrak station at Niagara Falls, New York. The costs of this option were many. VIA explained that one RDC trainset of 3 cars and one

seraient nécessaires pour faire demi-tour à Niagara Falls. Tout cela, combiné à des dépenses administratives, totaliserait $572 000 annuellement.

Cette option entraînerait différents coûts pour d'autres compagnies ferroviaires aussi. Le CN, comme partie exploitante, aurait à conclure une entente avec Conrail aux fins de droits d'exploitation sur le tronçon de deux milles entre la frontière et la gare d'Amtrak. La somme de $5 250 annuellement devrait être versée aux équipes pour le millage supplémentaire et $22 000, pour leur transport en taxi, entre les gares. Les cycles courts de retour à Niagara Falls ne permettraient pas aux autorails actuels de respecter l'horaire à Niagara Falls (New York). En conséquence, des unités supplémentaires devraient être maintenues à un côut annuel de $55 000 pour la main-d'oeuvre et l'équipement. Enfin, comme les employés du CN auraient à travailler aux termes des règles d'exploitation de Conrail, des instructeurs devraient être embauchés et les employés testés périodiquement. Les coûts comprendraient le traitement des instructeurs et quatre heures de paye pour chaque employé à chaque examen.

Les frais de voies de Conrail s'élèveraient à $52.80 par jour.

Il faudrait aussi payer certains frais d'Amtrak. Le coût des inspections mécaniques, des réparations et du nettoyage des locomotives s'élèverait à $48 600. Les services de gare tels que le personnel supplémentaire nécessaire pour couvrir un deuxième poste et le renfort, totaliseraient $60 000.

Il a également été question du rôle et du coût des agents des Douanes et de l'Immigration.

VIA Rail a déclaré que les agents des Douanes et de l'Immigration du Canada assureraient des services gratuits à la gare. Toutefois, VIA aurait à fournir des locaux à la gare et des services de taxi entre les ponts Rainbow et Whirlpool et la gare.

Les deux agents américains des Douanes et de l'Immigration qui seraient nécessaires travailleraient gratuitement en semaine au bureau Bridgehead sur le pont Whirlpool à Niagara Falls (New York). Toutefois, le dimanche, les

guard RDC would be required to permit sufficient turnaround time at Niagara Falls. This, combined with administrative expenses, would amount to $572,000 per annum.

This option entailed various costs to other railway companies as well. CN, as the operating party, would have to enter into an agreement with Conrail for operating rights for the two mile stretch between the border and the Amtrak station. Additional mileage payments to crews would amount to $5,250 annually, while transporting crews by taxi between stations would be $22,000. Short turnaround cycles at Niagara Falls would not permit present RDC units to operate on the present schedule into Niagara Falls, New York. Therefore, additional units would have to be maintained at an annual cost of $55,000 for labour and material. Finally, as CN employees would have to work under I.C.C. operating rules, instructors would have to be employed and employees examined periodically. Costs would include payment to instructors and four hours pay to each employee for each examination.

Conrail trackage fees would amount to $52.80 per day.

Amtrak costs would also be involved. Mechanical inspections, cleaning and engine repairs would be $48,600. Station services in the form of additional staffing which would be necessary to cover a second shift and relief work would amount to $60,000.

There was also the question of the role and cost of Customs and Immigration Officials.

VIA Rail advised that the Canadian Customs and Immigration Officers would provide services free of charge at the VIA station. However, VIA would have to provide office accommodation at the station and taxi service between the Rainbow and Whirlpool Bridges and the VIA station.

The two U.S. Customs and Immigration Officials who would be required would work free of charge on week days at the Bridgehead Office on the Whirlpool Bridge in Niagara Falls, New York. However, on Sundays, holidays and even-

jours fériés et le soir, chaque agent devrait être payé $18 l'inspection. Des agents de l'Immigration demanderaient $120 à $160 pour chaque inspection effectuée le dimanche ou les jours fériés.

Enfin VIA estimait que la possibilité qu'Amtrak exploite des services en passant par Niagara Falls (Ontario) n'était pas une solution possible étant donné que l'équipement d'Amtrak est unidirectionnel, nécessitant ainsi un demi-tour à chaque voyage par le triangle de rebroussement Clifton. Cela nuirait aux manoeuvres et retarderait les trains à Niagara Falls (Ontario) ainsi que les services de marchandises dans les subdivisions Stamford et Grimsby.

D. Le New York State Department of Transportation

Le New York State Department of Transportation (le Department) a déposé un mémoire à l'appui des requêtes en cause, à la condition qu'un service plus attrayant soit établi avant la suppression des services Toronto/Buffalo. Il a donc proposé que le service Amtrak/New York/Buffalo soit prolongé directement jusqu'à Toronto, via Niagara Falls. L'horaire de 2 1/2 heures entre Toronto et Buffalo pourrait être adopté en éliminant les arrêts aux villes plus petites. De plus, les Turbo ou le matériel Amfleet d'Amtrak attireraient plus de personnel s'ils se rendaient à Toronto. Le Department a affirmé que l'exploitation entre Buffalo et Toronto devrait incomber à VIA Rail.

E. M. Harvey Dust

M. Dust n'a pas été impressionné par les raisons données par le CN à l'encontre d'une correspondance ferroviaire à Niagara Falls. Il estimait que l'équipement de VIA Rail déjà utilisé satisfaisait probablement aux normes de l'ICC. Il a en outre soutenu que le CN ne devrait pas être en mesure de dicter la conduite au public canadien parce qu'il lui serait plus aisé de ne pas satisfaire aux normes qui rendraient le service plus efficace et plus attrayant.

F. Wilfrid Walker, Transport 2000, Ontario

M. Walker a fait remarquer que comme Amtrak est à améliorer sa liaison New York/Niagara Falls (New York), il devrait y avoir un

ings each U.S. Customs Officer would have to be paid $18.00 for an inspection. Immigration Officials would charge $120. to $160. for each inspection made on a Sunday or holiday.

Finally, VIA was of the opinion that the possibility of Amtrak operating through Niagara Falls, Ontario, was not a feasible option as Amtrak equipment is unidirectional, thus requiring a turn-around each trip on the Clifton Wye. This would interfere with and delay yard operations at Niagara Falls, Ontario, and freight operations on the Stamford and Grimsby Subdivision.

D. New York State Department of Transportation

The New York State Department of Transportation (the Department) filed a submission in support of the subject applications, on the condition that a more attractive service be established prior to the discontinuance of the Toronto/Buffalo services. The Department submitted that the Amtrak New York City/Buffalo service should be extended direct to Toronto, via Niagara Falls. A 2 1/2 hour schedule between Toronto and Buffalo could be established by eliminating stops at smaller cities. Furthermore, Amtrak's Turboliners or Amfleet equipment would attract more passengers, if operated into Toronto. The Department contended that primary operating responsibility between Buffalo and Toronto should be VIA Rail's.

E. Mr. Harvey Dust

Mr. Dust was not impressed by the reasons given by CN against a rail connection at Niagara Falls. He was of the opinion that VIA Rail equipment already in use probably met I.C.C. standards. Furthermore, Mr. Dust argued that CN should not be able to dictate to the Canadian public because it would be easier for CN not to meet the standards which would render the service more convenient and attractive.

F. Wilfrid Walker, Transport 2000, Ontario

Mr. Walker stated that, as Amtrak was improving its New York/Niagara Falls line, there should be a connecting service over the CN

service de correspondance sur les voies du CN à Niagara Falls, de manière à relier directment Toronto à New York. Le témoin a donc suggéré qu'Amtrak exploite les trains n°s 63 et 64 appelés "Niagara Rainbow", jusqu'à Toronto. De plus, il a proposé que l'horaire des services de transport locaux soit coordonné de manière à correspondre avec les services interurbains.

G. Neil McCallum, avocat du ministère des Transports et des Communications de l'Ontario

Le gouvernement de l'Ontario a appuyé les requêtes en suppression à condition qu'un service de trains international soit mis en place avant la suppression. M. McCallum a expliqué que la correspondance à Niagara Falls entre le Canada et les États-Unis ne doit pas nécessairement se faire par train et que le gouvernement ontarien serait satisfait d'une correspondance par autocars.

H. Donald Bradbury, Transport 2000, Ontario

M. Bradbury a préconisé un service d'autocars local, interurbain et de banlieue pour la région, avec des améliorations pour la ville de Welland. Il a insisté sur la nécessité d'un service de trains local et international. Toutefois, il a estimé que le service à l'étude ne convenait pas aux besoins et que pour cette raison, il a appuyé les requêtes en suppression. Il a proposé donc qu'un service de nuit entre Niagara Falls (Ontario) et Toronto (Ontario) soit assuré à partir de la nouvelle gare d'Amtrak à Niagara Falls (New York) et que le train du matin entre Toronto et Niagara Falls (Ontario) traverse la frontière pour correspondre avec le train d'Amtrak, le "Niagara Rainbow", à destination de New York. M. Bradbury a également déclaré que VIA Rail devrait amener tout le train d'Amtrak à Toronto et ainsi libérer les autorails diesel actuellement utilisés. Le train de 5 h 30 depuis Toronto serait supprimé et GO Transit serait utilisé pour transporter les voyageurs jusqu'à Hamilton. De là, VIA les amènerait à Niagara Falls (New York) où ils pourraient passer la nuit et retourner le matin, directement à Oakville. De plus, une correspondance pourrait être faite le soir par autocars depuis le train qui quitterait Niagara Falls à 5 h 30, en passant par Fort-Érié à destination de Buffalo. D'après M. Bradbury, il était préférable d'avoir 1 1/2 train subventionné, à savoir un train de Toronto, jusqu'à Niagara Falls et un

tracks at Niagara Falls in order to achieve a through rail service from Toronto to New York City. This witness therefore suggested that Amtrak run Trains Nos. 63 and 64, the "Niagara Rainbow", into Toronto. Moreover, Mr. Walker suggested that scheduling of local transportation services should be co-ordinated in order to connect with intercity services.

G. Neil McCallum, Solicitor for the Ontario Ministry of Transportation and Communications

The Government of Ontario supported the applications for discontinuance provided that an alternative, international train service were in place prior to discontinuance. Mr. McCallum explained that the connection at Niagara Falls between Canada and the United States need not necessarily be by train and that the Government of Ontario would be satisfied with a bus connection.

H. Donald Bradbury, Transport 2000, Ontario

Mr. Bradbury advocated adequate local, intercity and commuter bus service for the area, with improvements for the City of Welland. He also stressed the need for a local and international train service as well. However, Mr. Bradbury was of the opinion that the service under examination did not satisfy these needs and for this reason supported the applications for discontinuance. He therefore proposed that the evening train from Niagara Falls, Ontario, to Toronto, Ontario, originate at the new Amtrak station in Niagara Falls, New York and that the morning train from Toronto to Niagara Falls, Ontario, proceed across the border to connect with the Amtrak train, the "Niagara Rainbow", destination New York City. Mr. Bradbury also argued that VIA Rail should bring the complete Amtrak train into Toronto and thus release the RDC cars presently operated. The 5:30 train from Toronto would be discontinued and GO Transit would be relied upon to transport passengers to Hamilton. At that point, VIA would operate it into Niagara Falls, New York, where it would stay overnight and return in the morning to Oakville, with no further stops from Oakville. Additionally, a connection could be made in the evening by bus from the train that would leave at 5:30 from Niagara Falls, through Fort Erie to Buffalo. According to Mr. Bradbury, it was better to have 1 1/2 subsidized trains,

train de Hamilton jusqu'à Niagara Falls, plutôt que les quatre actuels. Toutefois, il faudrait fournir à Smithville plus d'autocars que l'actuel service hebdomadaire du vendredi n'en dispose.

I. David Fader

M. Fader a présenté un plan intéressant pour un système intégré de transport entre Toronto et Buffalo, utilisant les services ferroviaires et d'autocars regroupés sous une seule gestion intégrée. Le service d'autocars alimenterait le trafic du réseau ferroviaire et éliminerait ainsi le chevauchement. Il a proposé Toronto/Hamilton/St. Catharines/Niagara Falls/Buffalo comme itinéraire. Une correspondance devrait être faite entre les voies du CN et celles de Conrail. De cette manière, le train pourrait continuer jusqu'à Niagara Falls (New York) et éventuellement relier Buffalo.

VIII Conclusions

Le paragraphe 260(6) de la *Loi sur les chemins de fer* spécifie les questions que le Comité doit considérer lorsqu'il décide si un service de trains voyageurs ou des parties de celui-ci non rentables doivent être ou non supprimés:

> ... la Commission doit examiner toutes les questions qui, à son avis, concernent l'intérêt public et notamment, sans limiter la portée générale de ce qui précède,
>
> (a) les pertes réelles subies du fait de l'exploitation du service de trains de voyageurs;
>
> (b) les autres moyens de transports, notamment toute route ou système routier desservant les principaux points desservis par le service de trains de voyageurs, dont dispose ou dont disposera vraisemblablement la région desservie par le service;
>
> (c) l'effet probable qu'aurait, pour d'autres services de trains de voyageurs ou d'autres transporteurs de voyageurs, la suppression totale ou partielle du service; et

namely one train from Toronto to Niagara Falls and one from Hamilton to Niagara Falls, than the existing four. However, this would necessitate providing Smithville with more buses than the present weekly Friday afternoon service.

I. David Fader

Mr. Fader presented an interesting plan for an integrated system of transportation between Toronto and Buffalo, utilizing passenger bus service and rail service under an integrated management system. The bus service would feed traffic into the rail system and thus do away with duplication. Mr. Fader proposed that the route to follow would be Toronto/Hamilton/St. Catharines/Niagara Falls/Buffalo. A connection would have to be made between CN tracks and Conrail tracks. In that way, the train could continue through to Niagara Falls, New York and eventually connect with Buffalo.

VIII Conclusions

Subsection 260(6) of the *Railway Act* specifies the matters to be considered in determining whether an uneconomic passenger train service, or parts thereof, should be discontinued:

> ... the Commission shall consider all matters that in its opinion are relevant to the public interest including, without limiting the generality of the foregoing,
>
> (a) the actual losses that are incurred in the operation of the passenger train service;
>
> (b) the alternative transportation services, including any highway or highway system serving the principal points served by the passenger train service, that are available or are likely to be available in the area served by the service;
>
> (c) the probable effect on other passenger train service or other passenger carriers of the discontinuance of the service, or of parts thereof; and

(d) les futurs besoins qui se manifesteront probablement en matière de transport des voyageurs dans la région desservie par le service.

Voici ce qui a été déterminé d'après l'analyse faite de ces questions.

Coûts, Recettes et Pertes Réelles

Les pertes réelles subies par les trois services de trains voyageurs comprenant la liaison Toronto/Buffalo sont données ci-après sous forme de tableau. Tous les chiffres figurent à leur valeur intégrale.

(d) the probable future passenger transportation needs of the area served by the service.

The following has been determined from the analysis performed with respect to these matters.

Costs, Revenues and Actual Losses

The actual losses incurred by the three services comprising the Toronto/Buffalo passenger train operation are presented below in tabular form. All figures are shown at 100%.

TABLEAU II - TABLE II

Service de trains de voyageurs Toronto/Hamilton - Toronto/Hamilton Passenger Train Service

Année Year	Coûts Cost		Recettes Revenue		Pertes réelles Actual Loss	
	Déclarés Claimed	Approuvés Approved	Déclarées Claimed	Approuvées Approved	Déclarées Claimed	Approuvées Approved
1976	483,034	380,250	50,139	50,139	432,895	330,111
1977	528,880	393,789	47,632	47,706	481,248	346,083
1978	580,860	432,492	49,759	49,759	531,101	382,733

Les pertes calculées par le Comité pour le service Toronto-Hamilton sont basées sur les déclarations de CP qui ont été déposées avant l'arrivée de VIA.

Les pertes établies par le Comité pour le service Toronto/Hamilton sont le résultat d'une analyse prolongée et d'une vérification exhaustive. Les déclarations de la TH&B et de Conrail, par ailleurs, n'ont pas été soumises à un examen complet du personnel du Comité.

Nos conclusions sont donc tirées des déclarations des compagnies ferroviaires et par conséquent, ne sont pas le produit d'une étude indépendante. Ce facteur explique les écarts entre les chiffres des compagnies ferroviaires et ceux du Comité.

The Committee's loss determinations for the Toronto/Hamilton service are based on CP's submitted claims. These losses were filed prior to VIA's take-over of the service.

The Committee's determination of actual losses for the Toronto/Hamilton service were developed following prolonged analysis and an extensive verification effort. The TH&B and Conrail claims, on the other hand, have not been subjected to as thorough a review by the Committee's staff.

The determinations for these services were developed using the railways' claims as a basis and, therefore, were not redeveloped on the basis of an independent study. This factor contributes to the cost inconsistencies between railways and variations in loss determinations.

TABLEAU III - TABLE III

Service de trains de voyageurs Hamilton/Welland - Hamilton/Welland Passenger Train Service

Année Year	Coûts Cost		Recettes Revenue		Pertes réelles Actual Loss	
	Déclarés Claimed	Approuvés Approved	Déclarées Claimed	Approuvées Approved	Déclarées Claimed	Approuvées Approved
1976	290,129	219,271	55,066	55,066	235,063	164,205
1977	308,011	226,054	48,981	48,981	259,030	177,073
1978	316,772	224,115	47,042	47,042	269,730	177,073

Le calcul des pertes pour le service Welland/Fort Érié (Buffalo) actuellement assuré par Conrail est présenté au Comité à titre de recommandations provisoires du personnel. Les questions non réglées qui seront soumises au Comité dans un proche avenir peuvent influer sur les niveaux finals approuvés.

The loss determinations for the Welland/Fort Erie (Buffalo) service currently operated by Conrail, are presented to the Committee as interim staff recommendations. Unresolved issues which will be presented to the Committee in the near future may have an impact on final approved levels.

TABLEAU IV - TABLE IV

Welland/Fort Érié (Buffalo) - Welland/Fort Erie (Buffalo) Passenger Train Service

Année Year	Coûts Cost		Recettes Revenue		Pertes réelles Actual Loss	
	Déclarés Claimed	Approuvés Approved	Déclarées Claimed	Approuvées Approved	Déclarées Claimed	Approuvées Approved
1976	147,768	121,170	18,534	18,534	129,234	102,636
1977	160,811	131,865	17,787	17,787	143,024	114,078
1978	167,294	137,294	19,385	19,385	147,909	117,909

Lorsque le montant des pertes n'était pas disponible pour une année particulière, les résultats des études des années antérieures ont été appliqués aux déclarations des compagnies ferroviaires de manière à obtenir un chiffre approuvé.

In the event that loss determinations were not available for any specific year, the results of prior year studies were applied to the railway claims in order to develop an approved loss finding.

D'après les états des pertes réelles des compagnies ferroviaires et l'analyse qui en a été faite, je suis convaincu que chaque service de trains de voyageurs a subi des pertes réelles pour chacune des années 1976, 1977 et 1978. Il est estimé que les pertes annuelles pour les trois services excèdent actuellement $650,000.

From the railway actual loss claims and the analysis performed thereupon, I am satisfied that each of the passenger train services has incurred losses in each of the years 1976, 1977 and 1978. It is estimated that annual losses for all three services currently exceed $650,000.

Je conclus que chaque service demeure "non rentable" étant donné qu'on ne peut les rentabiliser dans les conditions actuelles ou futures. L'ampleur des pertes, les autres services de transport concurrentiels et l'attirance des services voyageurs vers les marchés desservis sembleraient empêcher la réalisation de toutes économies importantes au chapitre de l'exploitation, de la promotion ou de l'administration révisées.

Autres services de transport

A. Trains

Un autre service de trains de voyageurs est offert entre Toronto et Buffalo, avec un arrêt à Niagara Falls. Une liaison est assurée trois fois par jour par VIA sur les voies du CN entre Toronto et Niagara Falls (Ontario). Amtrak offre un service deux fois par jour entre Niagara Falls (New York) et Buffalo. La tête de ligne des trains d'Amtrak en direction est est New York.

Les correspondances les plus convenables à Niagara Falls se font entre les trains suivants:

Numéros des trains

	VIA	Amtrak
	Toronto/ Niagara Falls	Niagara Falls/ Buffalo/New York City
En direction sud	637/638	64
En direction nord	643/644	63

Comme on l'a mentionné précédemment, il n'y a pas de correspondance entre les services de VIA et d'Amtrak à Niagara Falls (Ontario/New York). Les voyageurs désirant poursuivre leur voyage sur un autre réseau sont obligés de se débrouiller pour changer de gare et passer aux douanes.

Le service Toronto/Buffalo en cause correspond également avec le Rainbow Limited d'Amtrak (trains n°s 63 et 64) pour des services à destination et en provenance d'au-delà de Buffalo.

Aucun autre service de trains de voyageurs n'est assuré entre Hamilton et Buffalo sur la

It is my conclusion that each service remains "uneconomic" as each is incapable of being rendered profitable under the present or any foreseeable conditions. The magnitude of the losses, the competitive transportation alternatives and the attraction of passenger rail in the markets being served would appear to prohibit the realization of any significant savings from revised operating, promotional or administrative practices.

Alternative Transportation Services

A. Rail

Alternative rail passenger service is available between Toronto and Buffalo, albeit with a stop-over at Niagara Falls. Thrice daily service is provided by VIA over CN trackage between Toronto and Niagara Falls, Ontario. Amtrak offers twice daily service between Niagara Falls, N.Y. and Buffalo. The ultimate destination of the eastbound Amtrak trains is New York City.

The most convenient connections at Niagara Falls are between the following trains.

Train Numbers

	VIA	Amtrak
	Toronto/ Niagara Falls	Niagara Falls/ Buffalo/New York City
Southbound	637/638	64
Northbound	643/644	63

As mentioned previously, there are no platform connections between the VIA and Amtrak services at Niagara Falls (Ontario/New York). Passengers wishing to continue their rail journey on the other system are obliged to find their own way between stations and through customs.

The subject Toronto/Buffalo service also connects with Amtrak's Rainbow Limited (Trains Nos. 63 and 64) for service to/from beyond Buffalo.

No alternative passenger rail service is available between Hamilton and Buffalo over

route en question, c.-à-d., Hamilton, Smithville, Fenwick, Welland, Fort-Érié et Buffalo. Une autre liaison ferroviaire entre Toronto et Hamilton est assurée trois fois par jour par le service Toronto/Niagara Falls de VIA et par les services de banlieue GO.

B. Routes

Les collectivités desservies par le service de trains de voyageurs en cause bénéficient d'un excellent réseau routier. Elles sont toutes situées directement en bordure d'une route revêtue en dur, aucune d'elles ne se trouve à plus de 3 kilomètres (2 milles) d'une route provinciale à deux voies et toutes sont situées dans un rayon de 20 kilomètres (12 milles) d'une autoroute à quatre voies. La région Buffalo/Fort-Érié/Welland est bien desservie par les routes 3, 57, 58 et le Queen Elizabeth Way. Les trois dernières routes desservent également Hamilton/Welland tout comme le font les routes 8 et 20. Le Queen Elizabeth Way assure un lien continu entre Toronto et Hamilton.

C. Autocars

À l'exception de Fenwick, quatre compagnies d'autocars assurent le service aux collectivités actuellement desservies par le service de trains de voyageurs Toronto/Hamilton/Welland/Fort-Érié (Buffalo). Toutefois, elles n'offrent pas toutes une liaison directe jusqu'à Toronto, mais un service indirect grâce à des correspondances avec l'un des autres transporteurs.

Une liste générale des autocaristes et de la fréquence des services est fournie ci-dessous.

Gray Coach Lines

- service express entre Toronto et Buffalo (9 voyages quotidiens conjointment avec Eastern Canadian Greyhound Lines);
- service express entre Toronto et Fort-Érié (5 voyages quotidiens);
- service express entre Toronto et Hamilton (aux heures);
- service local entre Toronto, Oakville, Burlington et Hamilton (aux demi-heures, avec certains voyages assurés avec GO Transit).

the subject service route, i.e., Hamilton, Smithville, Fenwick, Welland, Fort Erie and Buffalo. Alternative rail service between Toronto and Hamilton is provided by Via's thrice daily Toronto/Niagara Falls service and GO commuter operations.

B. Highway

The communities served by the subject passenger train service are provided with an excellent system of all weather roads. All of the communities are located directly on a paved road, with no location being more than 3 km (2 miles) from a two-lane provincial highway and all are within 20 km (12 miles) of a divided, four-lane expressway. The Buffalo/Fort Erie/Welland area is well served by Routes 3, 57, 58 and the Queen Elizabeth Way. These latter three highways also serve the Hamilton/Welland route as do Highways 8 and 20. The Queen Elizabeth Way provides a continuous link between Toronto and Hamilton.

C. Bus

With the exception of Fenwick, four bus companies provide service to the communities currently served by the Toronto/Hamilton/ Welland/Fort Erie (Buffalo) passenger-train service. Not all of the bus companies provide service directly into Toronto, but indirect service is available by virtue of connections with one of the other carriers.

A listing of bus operators and their approximate frequency of service is provided below.

Gray Coach Lines

- express service between Toronto and Buffalo (9 daily trips, in pool with Eastern Canadian Greyhound Lines);
- express service between Toronto and Fort Erie (5 daily trips);
- express service between Toronto and Hamilton (hourly);
- local service between Toronto, Oakville, Burlington and Hamilton (half-hourly, with certain trips in association with GO Transit).

Eastern Canadian Greyhound Lines

- service express entre Toronto et Buffalo (9 voyages quotidiens, conjointement avec Gray Coach Lines; 4 voyages directs jusqu'à New York avec Greyhound Lines des É.-U.).

Greyhound Lines (É.-U.)

- service local entre Welland et Buffalo (1 voyage quotidien, avec trafic limité entre des points canadiens).

Canada Coach Lines

- service local entre Hamilton et Fort-Érié, Buffalo (5 voyages quotidiens);

- service local entre Hamilton, Smithville et Welland (1 voyage hebdomadaire).

Farr's Coach Lines

- service local entre Welland et Toronto (3 voyages quotidiens en correspondant avec Canada Coach Lines à St. Catharines;

- service local entre Welland et Hamilton, Fort-Érié et Buffalo (3 voyages quotidiens en correspondant avec Canada Coach Lines à St. Catharines).

D. Avions

La fréquence de service à horaire fixe entre Toronto et Buffalo se chiffre à près de sept vols quotidiens en direction sud et à neuf en direction nord selon la direction et le jour de la semaine. Voici comment ces centres sont desservis:

Eastern Air Lines, Inc.

- trois envolées quotidiennes entre Toronto et Buffalo (dans chaque sens).

U.S. Air

- quatre envolées quotidiennes entre Toronto et Buffalo du lundi au vendredi et le dimanche. Trois vols le samedi;

Eastern Canadian Greyhound Lines

- express service between Toronto and Buffalo (9 daily trips, in pool with Gray Coach Lines; 4 trips operate through to New York via U.S. Greyhound Lines).

Greyhound Lines (U.S.)

- local service between Welland and Buffalo (1 daily trip, with restricted traffic between Canadian points).

Canada Coach Lines

- local service between Hamilton and Fort Erie, Buffalo (5 trips daily);

- local service between Hamilton, Smithville and Welland (1 weekly trip).

Farr's Coach Lines

- local service between Welland and Toronto (3 daily trips, by changing to Gray Coach Lines at St. Catharines);

- local service between Welland and Hamilton, Fort Erie and Buffalo (3 daily trips, by changing to Canada Coach Lines at St. Catharines).

D. Air

The frequency for scheduled air service between Toronto and Buffalo is approximately seven flights per day southbound and nine northbound, depending upon the direction and the day of the week travelled. The following describes the service offered between these centres:

Eastern Air Lines, Inc.

- three flights daily between Toronto and Buffalo (each way).

U.S. Air

- four flights daily from Toronto to Buffalo Monday to Friday and Sunday. Three flights on Saturday.

- six envolées quotidiennes entre Buffalo et Toronto du lundi au vendredi. Quatre vols le samedi et cinq le dimanche.

Des vols à horaire fixe sont assurés fréquemment et régulièrement entre Toronto et New York.

Conséquences probables sur les autres transporteurs

Les statistiques sur le trafic pour les services Toronto/Buffalo sont recueillies indépendamment par chaque compagnie ferroviaire et aucune analyse coordonnée de ces données n'a été faite. Il est donc impossible de calculer le nombre précis de voyageurs qui emprunte chaque jour la liaison Toronto/Buffalo et les points de départ et d'arrivée réels à partir des données actuellement disponibles.

Néanmoins, on peut conclure ce qui suit:

- une moyenne de 30 à 50 voyageurs par jour utilisent les services ferroviaires en cause entre Toronto et Buffalo (soit le total dans les deux sens en direction nord et en direction sud);

- environ 35 p. 100 des voyageurs montent ou descendent à Toronto; 15 p. 100 à Hamilton; 25 p. 100 à Buffalo et 15 p. 100 au-delà de Buffalo. D'autres arrêts intermédiaires en comptent environ 10 p. 100 soit de 3 à 5 voyageurs par jour; et

- la majorité des voyageurs utilisent les services Toronto/Buffalo pour se rendre entre Toronto et Buffalo ou entre Toronto et les points du réseau d'Amtrak au-delà de Buffalo. Après Toronto et Buffalo, Hamilton est la gare du réseau la plus achalandée.

Le tableau suivant donne le nombre moyen de voyageurs transportés quotidiennement par chaque service pour les années 1974 à 1978.

- six flights daily from Buffalo to Toronto Monday to Friday. Four flights on Saturday and five on Sunday.

Frequent regularly scheduled flights are also available between Toronto and New York City.

Probable Effects on Other Carriers

The traffic statistics for the Toronto/Buffalo services are collected independently by each railway and no co- ordinated analysis of data has been performed. As a result it is not possible to calculate the precise number of passengers using the Toronto/Buffalo services daily or to specify the actual origin and destination pairings from currently available data.

Nevertheless, the following may be surmised:

- an average of 30 to 50 passengers per day use the subject rail services between Toronto and Buffalo (total for both northbound and southbound trains);

- approximately 35% of traffic originates or terminates at Toronto; 15% at Hamilton; 25% at Buffalo and 15% beyond Buffalo. Other stops handle about 10% or 3 to 5 passengers per day; and

- the majority of passengers use the Toronto/Buffalo services to travel between Toronto and Buffalo, or between Toronto and points on Amtrak's system beyond Buffalo. After Toronto and Buffalo, Hamilton is the busiest on-line station.

The following table summarizes the average daily carrying for each service for the years 1974-1978.

TABLEAU V – TABLE V

De Toronto à Fort Érié (Buffalo) - Trains nos 321/376
Moyenne des voyageurs par voyage –
Toronto to Fort Erie (Buffalo) - Trains Nos. 321/376
Average Number of Passengers per Trip

Service	Année – Year 1974	1975	1976	1977	1978
CP-Toronto/Hamilton CP Toronto/Hamilton	30	22	18	18	16*
TH&B-Hamilton/Welland TH&B Hamilton/Welland	34	25	21	20	19
Conrail-Welland/Fort Érié (Buffalo) Conrail Welland/Fort Erie (Buffalo)	29	22	18	17	18*
Moyenne** Average**	31	23	19	19	18

De Fort Érié (Buffalo) à Toronto - Trains n°s 371/322 –
Fort Erie (Buffalo) to Toronto - Trains Nos. 371/322

Service	Année – Year 1974	1975	1976	1977	1978
Conrail-Fort Érié (Buffalo) - Welland Conrail Fort Erie (Buffalo) - Welland	30	23	30	31	20*
TH&B-Welland-Hamilton TH&B Welland-Hamilton	34	27	21	22	19
CP-Hamilton-Toronto CP Hamilton-Toronto	29	21	17	16	17*
Moyenne ** Average**	31	24	20	20	19

* estimations fondées sur des données d'une partie de l'année

** moyenne simple de trois services

* estimate based on part year statistics

** simple average of three services

Les indicateurs de rendement ont été établis de manière à faire correspondre les chiffres déclarés par les compagnies ferroviaires aux données sur le trafic. Ils sont donnés ci-après.

Performance indicators have been prepared to relate the railways' claimed financial figures to traffic data. These are presented below.

TABLEAU VI – TABLE VI

Indicateurs de rendement – Performance Indicators

Année 1978* – Year 1978*

Service	Nombre de voyageurs – No. of Passengers	Dollars par voyageur transporté – Dollars Per Passenger Carried: Coûts – Cost	Recettes – Revenue	Pertes – Loss
		$	$	
Toronto/Hamilton (CP)	12,114	47.95	4.11	43.84
Hamilton/Welland (TH&B)	14,012	22.61	3.36	19.25
Welland/Buffalo (Conrail)	13,870	12.06	1.40	10.66

Service	Voyageur-mille – Passenger Miles	Dollars par voyageur-mille – Dollars Per Passenger Carried: Coût – Cost	Recettes – Revenue	Pertes – Loss	Rapport Coûts/Recettes – Cost: Revenue Ratio
		$	$		
Toronto/Hamilton (CP)	533,857**	1.09	0.09	1.00	12.1:1
Hamilton/Welland (TH&B)	529,142	0.60	0.09	0.51	6.7:1
Welland/Buffalo (Conrail)	301,713	0.55	0.06	0.49	9.2:1

* Les coûts, recettes et pertes sont les montants déclarés par les compagnies ferroviaires.

* Cost, revenue and loss figures are railways' claimed amounts.

** Les estimations de données des dossiers de la compagnie ferroviaire (voyage moyen 1977 x total des voyageurs 1978).

** Data estimated from railway recoreds (1977 average passenger journey x 1978 total passengers).

Les données sur le trafic indiquent que la grand majorité des voyageurs ferroviaires utilisent les trois services pour se déplacer entre les têtes de lignes Toronto et Buffalo ou qu'ils voyagent entre Toronto et les points situés en bordure du réseau d'Amtrak au-delà de Buffalo.

Advenant la suppression du service de trains de voyageurs, je crois que les autres moyens de transport pourraient facilement accommoder la grande majorité du trafic ferroviaire. Ma position est appuyée par l'analyse des options ferroviaires qu'a faite mon personnel et par les mémoires reçus des différentes autorités régionales. Il est estimé que le type de services de correspondance offerts à Niagara Falls pourrait influer sensiblement le pourcentage de ces voyageurs optant pour un service ferroviaire établi entre Toronto/Niagara Falls/Buffalo.

Besoins futures probables de la région en matière de transport

Les témoignages donnés à l'audience ont révélé que la région desservie par le service en cause continuera à nécessiter des services de transport en commun adéquats. Ces besoins peuvent augmenter considérablement dans l'avenir si l'utilisation d'automobiles particulières est vraiment limitée par les rationnements d'essence.

Il est à noter toutefois que les besoins futurs de la région en matière de transports ne semblent pas préoccuper énormément le public et les témoignages à cet effet ont été limités.

Je suis d'accord avec le témoignage touchant les besoins futures en matière de transport en commun dans la région. Néanmoins, je ne suis pas convaincu que les services en question ont un rôle efficace à jouer dans ce contexte.

Mon jugement à cet égard est motivé par les facteurs suivants:

- la disponiblité d'autres moyens de transports en commun adéquats entre Toronto, Hamilton, Welland, Fort-Érié et Buffalo; en particulier, l'autre service de trains de voyageurs actuel entre Toronto et Buffalo avec une correspondance à Niagara Falls;

Traffic statistics indicate that the vast majority of the rail passengers use all three services to travel between the terminal points of Toronto and Buffalo or they travel between Toronto and points on Amtrak's system beyond Buffalo.

Should the passenger train service be discontinued, it is my belief that existing transportation alternatives could easily accommodate the vast majority of displaced passenger rail traffic. This position is supported by evidence presented at the Hearing and by written submissions received from various regional operating authorities. It is felt that the proportion of rail passengers opting for an established rail service between Toronto/Niagara Falls/Buffalo could be significantly influenced by the type of connecting service offered at Niagara Falls.

Probable Future Transportation Needs of the Area

Testimony given at the hearings indicated that the area being served by the subject service will continue to require adequate public transportation services. These needs may increase considerably in the future if the use of the private automobile is effectively constrained by fuel shortages.

It is worthy of note, however, that the future transportation needs of the area did not appear to be of major concern to the public and evidence presented on this matter was limited.

I agree with the testimony offered regarding the future public transportation needs for the area. Nevertheless, I am not convinced that the subject services have an effective role to play in meeting the future transportation requirements of the area.

My judgement on this matter is influenced by the following factors:

- the availability of adequate alternative means of public transportation between Toronto, Hamilton, Welland, Fort Erie and Buffalo. In particular, the current passenger rail alternative between Toronto and Buffalo with transfer at Niagara Falls;

- le volume et les arrivées et départs des trois services; et

- les pertes subies par les services en cause et les pertes considérables par voyageur transporté.

Bien entendu, il est possible que des changements technologiques ou des circonstances changeantes puissent influer sur l'opportunité d'exploiter ces services à l'avenir. Cette situation toutefois n'est pas prévisible pour le moment.

Recommandation

J'ai étudié les témoignages fournis en réponse aux requêtes visant à supprimer les services de trains de voyageurs Toronto-Buffalo.

Je conclus que les trains n°s 321 et 322 circulant entre Toronto et Hamilton et les trains n°s 371 et 376 reliant Hamilton et Welland et Welland et Fort-Érié (Buffalo), devraient être supprimés. Toutefois, il faudrait prévoir une liaison voyageurs quelconque entre les gares de Niagara Falls (Ontario) et de Niagara Falls (New York) afin d'accommoder les voyageurs ferroviaires déplacés et d'assurer une correspondance internationale entre Toronto et New York.

La question d'étendre l'exploitation des trains n°s 637/638 et 643/644 de VIA afin de les faire correspondre avec les trains n°s 63 et 64 d'Amtrak à Niagara Falls (New York) a été soulevée à de nombreuses reprises au cours de l'audience. Certaines parties préconisaient une correspondance ferroviaire tandis que d'autres favorisaient une correspondance routière, option que VIA Rail préférait également.

À ce stade-ci, je ne suis pas en mesure de déterminer si les coûts d'administration et les complications opérationnelles que comporte un lien ferroviaire excèdent les bénéfices qu'on peut tirer de la prestation d'un service de trains de voyageurs ininterrompu entre Toronto et Buffalo et enfin New York. J'estime qu'une recommandation à ce sujet serait prématurée étant donné que des études supplémentaires seraient nécessaires pour permettre une prise de décision plus facile.

- the volume and travel patterns of traffic generated by the three services; and

- the losses incurred by the subject services and the high loss per passenger carried being incurred.

The potential exists, of course, that technological developments or changing circumstances may influence the desirability of operating these services in the future. This situation, however, is not foreseeable at this time.

Recommendation

I have considered the testimony provided in response to the railways' applications to discontinue the passenger- train services operating between Toronto and Buffalo.

I conclude that Trains Nos. 321 and 322 operating between Toronto and Hamilton and Trains Nos. 371 and 376 operating between Hamilton and Fort Erie (Buffalo) should be discontinued. However, I am of the opinion that some form of passenger link between the train stations at Niagara Falls, Ontario, and Niagara Falls, New York, should be implemented to help accommodate displaced rail passengers and to maintain an international rail connection between Toronto and the State of New York.

The matter of extending VIA's Trains Nos. 637/638 and 643/644 to make rail connections with Amtrak's Trains Nos. 63 and 64 at Niagara Falls, New York, was raised repeatedly during the hearing. Arguments were heard from some parties supporting a rail connection option while other individuals advocated a connection by road. VIA Rail's preference was for a road connection.

At this point, however, I am not in a position to properly evaluate whether the additional costs and operational complications associated with providing a rail link, as raised by CN and VIA at the hearing and in VIA's subsequent report, outweigh the benefits to be derived by providing uninterrupted passenger-train service between Toronto and Buffalo and ultimately New York city. It is my opinion that a recommendation on this issue would be premature as further study is required.

Je recommande donc que VIA effectue une autre étude approfondie pour enquêter sur la possibilité d'exploiter une correspondance ferroviaire, laquelle étude devrait paraître le 31 décembre 1980 au plus tard. Le Comité devrait en communiquer plus tard les paramètres à VIA. VIA devrait également communiquer avec Amtrak et d'autres organismes intéressés tels que les gouvernements de l'Ontario et de l'État de New York pour discuter de la mise sur pied d'un service de trains de voyageurs ininterrompu entre Toronto et New York. Les projets de l'État de New York à ce sujet sont contenus dans son rapport annuel intitulé "Rail Preservations Program Annual Report (March 1980)", dans lequel il est précisé

> [Traduction]
> ...Amtrak, avec l'appui de l'État de New York, doit d'abord chercher à percer le vaste marché des services voyageurs à Toronto en concluant un pacte avec VIA Rail Canada aux fins de la prestation d'un service direct NYC-Buffalo/Niagara Falls-Toronto ...

Dès qu'il recevra l'étude de VIA, le personnel du Comité devrait vérifier les données fournies.

VIA Rail a indiqué qu'elle serait disposée à prévoir un service d'autocars permettant des correspondances avec les trains de voyageurs n°s 637/638 et 643/644 de VIA et n°s 63 et 64 d'Amtrak à Niagara Falls. En attendant les résultats de l'étude susmentionnée, je recommande que VIA Rail prévoit et contrôle une service d'autocars quotidien assurant les correspondances nécessaires entre lesdits trains dans ladite ville. Voici les mesures que VIA devrait prendre à cette fin:

(a) le service d'autocars devrait commencer le lendemain de la suppression du service de trains de voyageurs Toronto/Fort Érié (Buffalo);

(b) VIA devrait prévoir le transport direct jusqu'aux points américains grâce à la correspondance d'autocars;

(c) VIA devrait promouvoir efficacement le nouveau service et ses correspondances aux points d'Amtrak,

I recommend, therefore, that VIA perform a further in depth study to investigate the feasability of operating a rail connection, which study should be available by December 31, 1980. Parameters for this study should be communicated to VIA by the Committee at a later date. As a part of this study, VIA should contact Amtrak and other concerned bodies, such as the governments of Ontario and the State of New York, to discuss the implementation of uninterrupted passenger train service between Toronto and New York City. The State of New York's intentions in this regard are contained in its publication entitled, "Rail Preservations Program Annual Report (March 1980)", wherein it was stated:

> ... Amtrak, with New York State support, must take the initiative to ... penetrate the vast rail passenger market at Toronto by entering into a pact with VIA Rail Canada for the provision of direct NYC-Buffalo/ Niagara Falls-Toronto service ...

Upon receipt of VIA's study, Committee staff should verify the information submitted.

VIA Rail has indicated that it would be willing to arrange for a bus service to provide connections with VIA passenger Trains Nos. 637/638, 643/644 and Amtrak Trains Nos. 63 and 64 at Niagara Falls. Pending results of the aforementioned study, I recommend that VIA Rail arrange and be responsible for a temporary, daily chartered bus service to provide the necessary connections between VIA Passenger Trains Nos. 637/638, 643/644 and Amtrak Trains Nos. 63 and 64 at Niagara Falls. VIA should undertake to make the following arrangements regarding the service to be provided:

(a) the bus service should commence the day after the discontinuance of the Toronto/Fort Erie (Buffalo) passenger-train service;

(b) VIA should provide through ticketing to U.S. points via the bus connection;

(c) VIA should effectively promote the new service and its connections to Amtrak points, both in the media

tant dans les média que dans les indicateurs. À cet égard, le Comité devrait recevoir copies des réclames faites et être informé des sommes dépensées;

(d) VIA devrait soumettre au Comité des rapports mensuels sur le trafic ventilant le nombre d'usagers des trains n°s 637/ 638 et 643/644 et du service d'autocars de correspondance; et

(e) VIA devrait faire rapport au Comité, le 1er mars 1981 au plus tard, du rendement du service d'autocars de correspondance.

Dans un an, une fois que le public aura eu le temps de se familiariser avec le nouveau service d'autocars et que le rapport de rendement de VIA aura été soumis et examiné, le Comité décidera de l'opportunité de maintenir la correspondance d'autocars, d'étendre le service ferroviaire de manière à assurer une correspondance ou de poursuivre d'autres plans.

Le tout respectueusement soumis.

and timetables. The Committee should be advised as to advertising copy and funds associated with related promotional efforts;

(d) VIA should provide the Committee with monthly traffic reports detailing passenger usage of Trains Nos. 637/638 and 643/644 and the connecting bus service; and

(e) By March 1, 1981 VIA should report to the Committee on the performance of the connecting bus service.

Within a year, once the public has had ample opportunity to react to the new bus service and VIA's performance report is submitted and revieweed, the Committee should decide as to the desirability of maintaining the bus connection, extending rail service to make a platform connection or pursuing some other initiative.

Respectfully submitted.

ANNEXE "B"

AVIS

CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE a déposé une requête auprès du Comité en autorisation de supprimer le service de trains de voyageurs assuré par les trains n°s 321 et 322 entre Toronto et Hamilton (Ontario).

Dans la *décision* et l'*ordonnance n° R-31299*, en date du 14 août 1980, le Comité a arrêté ce qui suit:

1. Les pertes réelles attribuables audit service se chiffrent pour chacune des années de comptabilité prescrites aux montants suivants:

1976	330 111
1977	346 083
1978	382 733

2. Ledit service de trains de voyageurs n'est pas rentable et le demeurera vraisemblablement.

LE COMITÉ A ORDONNÉ CE QUI SUIT:

À compter du 29 septembre 1980, VIA Rail Canada Inc. et Canadien Pacifique Limitée devront supprimer le service de trains de voyageurs maintenant assuré, à longueur d'année, par les trains n°s 321 et 322 entre Toronto et Hamilton (Ontario).

DATÉ ce 14e jour d'août 1980.

SCHEDULE "B"

NOTICE

CANADIAN PACIFIC LIMITED has applied to the Committee for authority to discontinue the passenger-train service comprising of trains 321 and 322 operating between Toronto and Hamilton, Ontario.

By *Report* and *Order No. R-31299* dated August 14, 1980 the Committee determined that:

1. The actual loss attributable to this passenger train service, in each of the prescribed accounting years, is:

1976	330,111
1977	346,083
1978	382,733

2. This passenger-train service is uneconomic and likely to remain uneconomic.

THE COMMITTEE ORDERED THAT:

VIA Rail Canada Inc. and Canadian Pacific Limited shall discontinue the year-round passenger-train service now provided by trains 321 and 322 between Toronto and Hamilton, Ontario, effective September 29, 1980.

DATED this 14th day of August, 1980.

ANNEXE "C"

AVIS

LA TORONTO, HAMILTON AND BUFFALO RAILWAY COMPANY a déposé une requête auprès du Comité en autorisation de supprimer le service de trains de voyageurs assuré par les trains n°s 371 et 376 entre Hamilton et Welland (Ontario).

Dans la *décision* et l'*ordonnance n° R-31299*, en date du 14 août 1980, le Comité a arrêté ce qui suit:

1. Les pertes réelles attribuables audit service se chiffrent pour chacune des années de comptabilité prescrites aux montants suivants:

1976	146 205
1977	177 073
1978	177 073

2. Ledit service de trains de voyageurs n'est pas rentable et le demeurera vraisemblablement.

LE COMITÉ A ORDONNÉ CE QUI SUIT:

À compter du 29 septembre 1980, la Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company devra supprimer le service de trains de voyageurs maintenant assuré, à longueur d'année, par les trains n°s 371 et 376 entre Hamilton et Welland (Ontario).

DATÉ ce 14e jour d'août 1980.

SCHEDULE "C"

NOTICE

THE TORONTO, HAMILTON AND BUFFALO RAILWAY COMPANY has applied to the Committee for authority to discontinue the passenger-train service comprising of trains 371 and 376 operating between Hamilton and Welland, Ontario.

By *Report* and *Order No. R-31299* dated August 14, 1980, the Committee determined that:

1. The actual loss attributable to this passenger-train service, in each of the prescribed accounting years, is estimated by the Committee to be:

1976	146,205
1977	177,073
1978	177,073

2. This passenger-train service is uneconomic and likely to remain uneconomic.

THE COMMITTEE ORDERED THAT:

The Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company shall discontinue the year-round passenger-train service now provided by trains 371 and 376 between Hamilton and Welland, Ontario, effective September 29, 1980.

DATED this 14th day of August, 1980.

ANNEXE "D"

AVIS

LA CONSOLIDATED RAIL CORPORATION a déposé une requête auprès du Comité en autorisation de supprimer le service de trains de voyageurs assuré par les trains n°s 371 et 376 entre Welland et Fort Érié (Ontario).

Dans la *décision* et l'*ordonnance n° R-31299*, en date du 14 août 1980, le Comité a arrêté ce qui suit:

1. Les pertes réelles attribuables audit service se chiffrent pour chacune des années de comptabilité prescrites aux montants suivants:

1976	102 636
1977	114 078
1978	117 909

2. Ledit service de trains de voyageurs n'est pas rentable et le demeurera vraisemblablement.

LE COMITÉ A ORDONNÉ CE QUI SUIT:

À compter du 29 septembre 1980, la Consolidated Rail Corporation devra supprimer le service de trains de voyageurs maintenant assuré, à longueur d'année, par les trains n°s 371 et 376 entre Welland et Fort Érié (Ontario).

DATÉ ce 14e jour d'août 1980.

SCHEDULE "D"

NOTICE

THE CONSOLIDATED RAIL CORPORATION has applied to the Committee for authority to discontinue the passenger-train service comprising of trains 371 and 376 operating between Welland and Fort Erie, Ontario.

By *Report* and *Order No. R-31299* dated August 14, 1980, the Committee determined that:

1. The actual loss attributable to this passenger-train service, in each of the prescribed accounting years, is estimated by Committee to be:

1976	102,636
1977	114,078
1978	117,909

2. This passenger-train service is uneconomic and likely to remain uneconomic.

THE COMMITTEE ORDERED THAT:

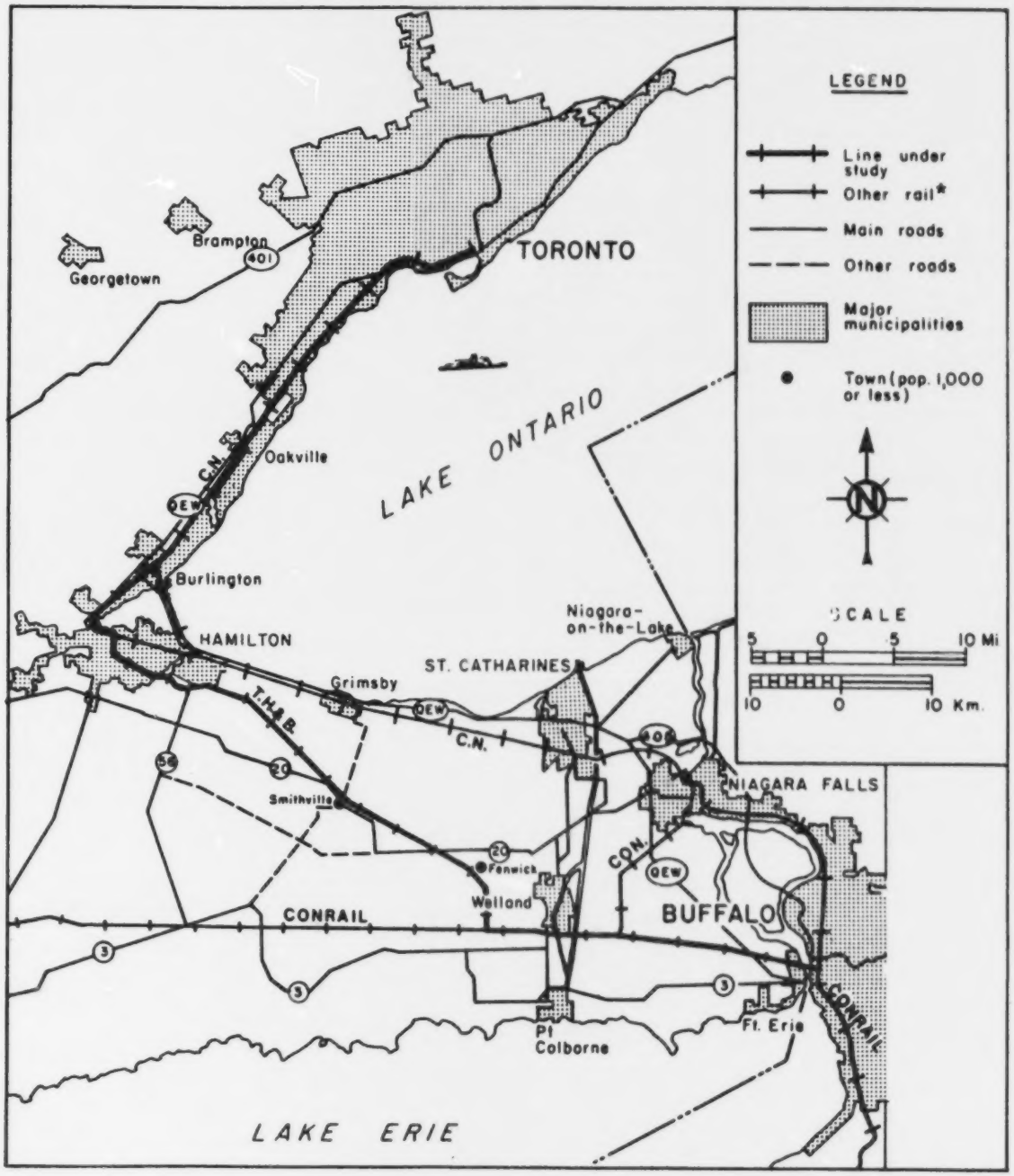
The Consolidated Rail Corporation shall discontinue the year-round passenger-train service now provided by trains 371 and 376 between Welland and Fort Erie, Ontario, effective September 29, 1980.

DATED this 14th day of August, 1980.

Appendix I

Map of Subject Area

TORONTO - HAMILTON-WELLAND-FORT ERIE (BUFFALO)

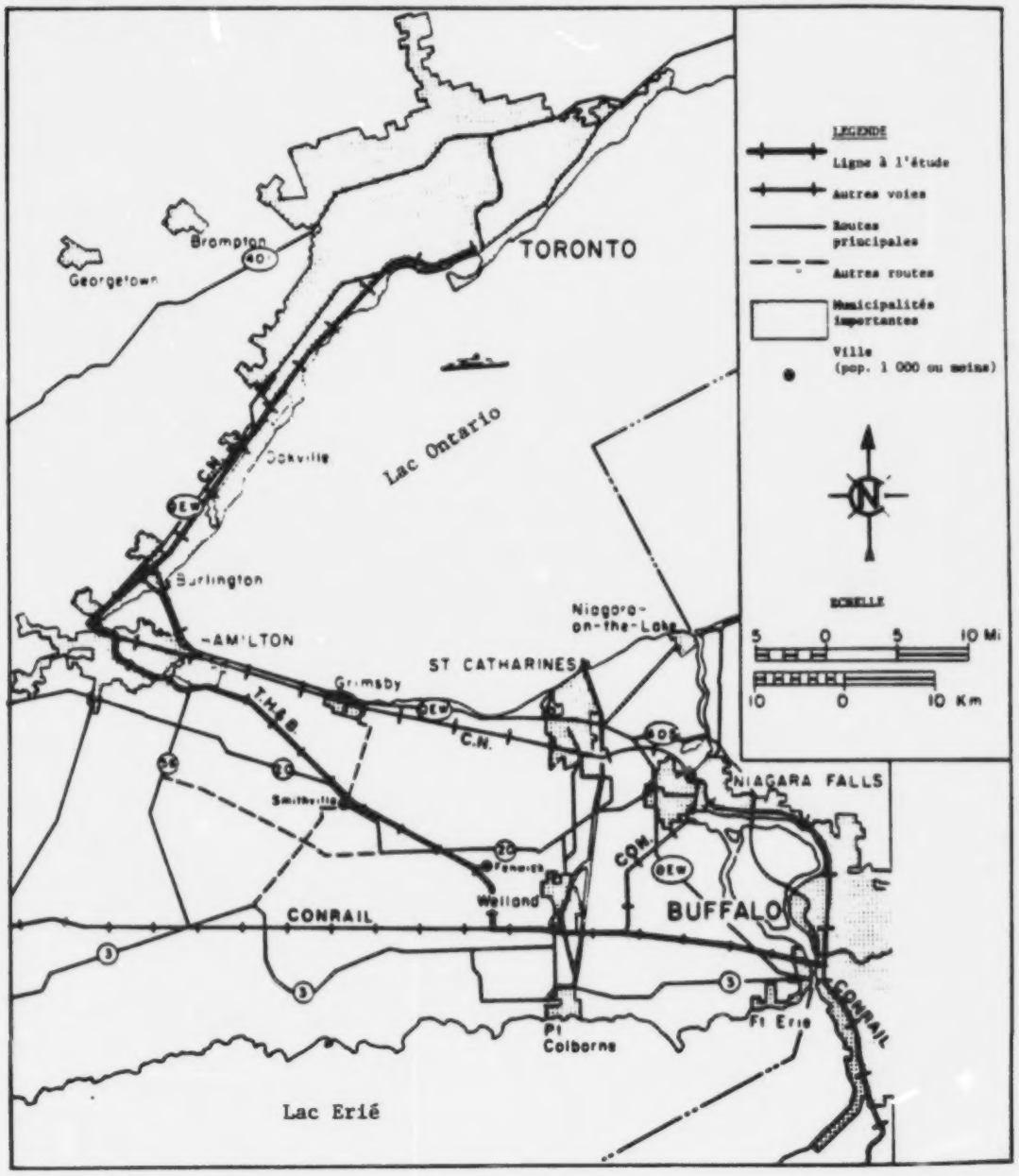


*Excludes trackage not relevant to issue.

Appendice I

Carte de la région en cause

TORONTO - HAMILTON - WELLAND - FORT ERIE (BUFFALO)



*A l'exception des voies qui ne sont pas concernées par le service à l'étude.

Appendice II
Appendix II

Service Schedules
Horaire de services

	Km	Mi	◆ 321 Daily Quot.		VIA	◆ 322 Daily Quot.
40 miles	0	0	08 40	Dp	Toronto, Ont. . . . . ET/HE	Ar 20 35
	34	21	(134)09 05		Oakville	(134)20 05
	52	32	(134)09 17		Burlington	(134)19 50
	65	40	09 35	Ar	Hamilton, Ont.	Dp 19 35
			◆ 376 Daily Quot.		TH & B	◆ 371 Daily Quot.
37 miles	65	40	09 40	Dp	Hamilton, Ont.	Ar 19 30
	96	60	(N)10 10		Smithville	(N)19 00
	113	70	(D)10 20		Fenwick	(D)18 50
	123	77	10 30	Ar	Welland (Port Colborne)	Dp 18 40
			◆ 376 Daily Quot.		CON RAIL	◆ 371 Daily Quot.
25 miles	123	77	10 35	Dp	Welland, Ont.	Ar 18 35
	151	94	11 12		Fort Erie, Ont.①	18 10
	164	102	11 55	Ar	Buffalo, N.Y.	Dp 17 40

References:

(9) stops on signal
(134) stops on signal for revenue passengers to points beyond Hamilton.
(135) stops on signal to detrain revenue passengers from Hamilton or beyond.

Références:

(9) arrêts sur signal
(134) arrêts sur signal pour voyageurs payants à des destinations au-delà de Hamilton.
(135) arrêts sur signal pour voyageurs payants descendant à Hamilton ou au-delà de Hamilton.

APPENDICE III

1. R.C. Roach
2. Professeur Gayler, Université Brock
3. Bert Barry
4. J.A. Letourneau
5. Edward Banning
6. Ville de Pelham
7. Albert Segal
8. Donald Bradbury
9. Ville de Hamilton
10. Cité de Welland
11. Agglomération de Toronto
12. Michigan Association of Railroad Passengers
13. John Sara
14. D.J. Fader
15. Michael Lindsay
16. Canada Coach Lines
17. Daniel Geagan, Université McMaster
18. Gray Coach Lines
19. David MacMillan
20. A.H. Eyres
21. Le Ola F. Eyres
22. Transport 2000, Collège St. Michael's
23. Ville de Port Colborne
24. Hamilton Coach Lines

APPENDIX III

1. R.C. Roach
2. Professor Gayler, Brock University
3. Bert Barry
4. J.A. Letourneau
5. Edward Banning
6. Town of Pelham
7. Albert Segal
8. Donald Bradbury
9. City of Hamilton
10. City of Welland
11. Metropolitan Toronto
12. Michigan Association of Railroad Passengers
13. John Sara
14. D.J. Fader
15. Michael Lindsay
16. Canada Coach Lines
17. Daniel Geagan, McMaster University
18. Gray Coach Lines
19. David MacMillan
20. A.H. Eyres
21. Le Ola F. Eyres
22. Transport 2000, St. Michael's College
23. Town of Port Colborne
24. Hamilton Coach Lines

ADDENDUM

Dans mon rapport touchant les requêtes en suppression des services de trains de voyageurs Toronto - Fort-Érié, je recommandais que VIA Rail entreprenne une étude approfondie sur la mise sur pied d'une correspondance ferroviaire entre Niagara Falls (Ontario) et Niagara Falls (New York) et qu'en attendant les résultats de l'étude, il prévoit une correspondance d'autocars entre lesdits points. Toutefois, j'ai appris depuis la rédaction de mon rapport qu'Amtrak avait révisé ses horaires changeant ainsi les heures de départ et d'arrivée du Niagara Rainbow à Niagara Falls (New York). En effet, au moment où je rédigeais mon rapport, les trains n°s 637/638 de VIA quittaient Toronto à 9 h 30 pour arriver à Niagara Falls (Ontario) à 11 h 25, ce qui laissait 1 heure 20 minutes aux voyageurs pour correspondre avec le Niagara Rainbow quittant Niagara Falls (New York) à destination de la ville de New York à 12 h 45. Ledit train cependant quitte maintenant le même point à 11 h 30 réduisant ainsi à 5 minutes le temps pour effectuer le trajet entre les gares du CN et d'Amtrak. En conséquence, une correspondance d'autocars en direction est dupuis Niagara Falls (Ontario) n'est plus faisable et je retire donc ma recommandation. Une correspondance d'autocars est encore possible en direction ouest, le Niagara Rainbow arrivant maintenant à Niagara Falls (New York) à 18 h 20, quotidiennement, de manière que le temps de correspondance avec les trais n°s 643/644 à destination de Toronto à 20 h 10 serait respectivement de 1 heure 50 minutes. Toutefois, compte tenu du fait qu'aucune correspondance d'autocars ne peut être établie à Niagara Falls (Ontario) en direction est, je ne crois pas qu'il serait pratique pour VIA d'en prévoir une depuis Niagara Falls (New York) jusqu'à Niagara Falls (Ontario).

DATÉ à Ottawa ce 16e jour de juillet 1980.

ADDENDUM

My Report on the applications to discontinue the passenger train services between Toronto and Fort Erie contained the recommendation that VIA Rail prepare an indepth study on a rail connection between Niagara Falls, Ontario and Niagara Falls, New York. Pending receipt of that study, I recommended that a bus connection be implemented between those points. However, since the writing of my Report I have learned that Amtrak has revised its schedules, thus affecting the arrival and departure times of the Niagara Rainbow at Niagara Falls, New York. At the time I was writing my Report, VIA Trains Nos. 637/638 departed from Toronto at 9:30 a.m. and arrived at Niagara Falls, Ontario, at 11:25 a.m. This arrival time allowed a passenger 1 hour 20 minutes within which to make the connection with the Niagara Rainbow leaving Niagara Falls, New York, for New York City at 12:45 p.m. Now, however, the Niagara Rainbow departs from Niagara Falls, New York, at 11:30 a.m., thus reducing the time between the CN and Amtrak stations to 5 minutes. Accordingly, a bus connection easterly from Niagara Falls, Ontario, is no longer feasible and I therefore withdraw my recommendation that VIA Rail institute a charter bus connecting service at Niagara Falls, Ontario. A bus connection is still possible in a westerly direction, as the Niagara Rainbow now arrives at Niagara Falls, New York, at 18:20 p.m. daily, so that the connecting time with VIA Trains 643/644 destined for Toronto at 20:10 p.m. would be 1 hour 50 minutes. However, in view of the fact that no connecting bus service can now be implemented at Niagara Falls, Ontario, in an easterly direction, I do not believe that it would be practical for VIA Rail to arrange for a connecting bus service from Niagara Falls, New York, to Niagara Falls, Ontario.

Dated in Ottawa this 16th day of July, 1980.

Relative à la requête présentée par Canadien Pacifique Limitée, en vertu des articles 196 et 197 de la Loi sur les chemins de fer, en vue d'obtenir l'autorisation de faire passer sa voie ferrée à travers ou le long du chemin Montgomery au point milliaire 8.35 de la subdivision Galt, en construisant une voie supplémentaire à niveau audit point milliaire, comme il est indiqué sur son plan n° M-76-8-95

Répertorié: Re Requête présentée pour la construction d'une voie supplémentaire

Comité des transports par chemin de fer: J.A.D. Magee (président), J.B.G. Thomson et J.G. Drainville.

Ordonnance n°: R-31401
Date de l'ordonnance: le 2 septembre 1980
Date de la décision: le 25 août 1980
Dossier n°: 26727.318

Transport par chemin de fer - Passage à niveau - Construction d'une voie supplémentaire - Si la construction d'un étagement de voies est nécessaire pour assurer la protection, la sûreté et la commodité du public.

Le Canadien Pacifique Limitée (CPL) et la Toronto Area Transit Operating Authority ont conclu un accord de construction dans le but d'établir un service de train de banlieue entre Milton et le centre-ville de Toronto (également connu comme service de Transport Go). En conséquence et conformément aux articles 196 et 197 de la Loi sur les chemins de fer, *le CPL a déposé auprès du Comité des transports par chemin de fer une requête en vue d'obtenir l'autorisation de construire une troisième voie principale de la gare Kipling au pont ferroviaire de la rivière Humber, et traversant en particulier le chemin Montgomery dans le bourg d'Etobicoke (Ontario). Le public a manifesté son inquiétude quant à l'aspect sécuritaire du passage à niveau existant et on a fait valoir qu'on s'opposerait à la requête jusqu'à ce qu'on décide de construire un étagement de voies à ce passage. Les experts- conseils du bourg ont démontré la faisabilité de construire l'étagement de voies et l'accessibilité par la circulation automobile. Les associations locales et les représentants des écoles établies aux environs du chemin Montgomery ont présenté des témoignages concernant les dangers courus par les usagers du passage à niveau existant. Selon le*

In the matter of an Application by Canadian Pacific Limited pursuant to Sections 196 and 197 of the Railway Act for leave to carry its railway upon, along or across Montgomery Road at mileage 8.35 Galt Subdivision by constructing an additional track at grade at the said mileage, as shown on its Plan No. M-76-8-95

Indexed as: Re Application to Construct an Additional Track

Railway Transport Committee: J.A.D. Magee (Chairman), J.B.G. Thomson and J.G. Drainville.

Order No.: R-31401
Date of Order: September 2, 1980
Date of Decision: August 25, 1980
File No.: 26727.318

Railway transport - Railway crossing - Construction of an additional track - Whether grade separation is required to meet the protection, safety and convenience of the public.

Canadian Pacific Limited (CPL) entered into a construction agreement with the Toronto Area Transit Operating Authority with a view to introducing a commuter train service between Milton and downtown Toronto (also known as the Go Transit service). CPL consequently applied to the Railway Transport Committee under ss. 196 and 197 of the Railway Act *for authority to construct a third main track from Kipling Station to the Humber River railway bridge and particularly across Montgomery Road in the Borough track of Etobicoke, Ontario. Public concern was expressed in regard to the safety of the existing grade crossing at the road; in particular, certain members of the public indicated that they would oppose the application until such time as a grade separation would be constructed at the crossing. The consultants of the Borough demonstrated the feasibility of the grade separation's construction and its accessibility to motor vehicle traffic. Local associations and representatives of schools in the vicinity of Montgomery Road submitted evidence on the dangers which the existing level crossing presented to its users. The Committee felt that the issue to be determined was whether the railway could be carried across Montgomery*

Comité, il s'agissait de déterminer si la voie ferrée pouvait traverser le chemin Montgomery en assurant la protection, la sûreté et la commodité du public, selon les termes de l'article 197 de la Loi sur les chemins de fer.

Décision: *La seule solution résidait dans la construction d'un étagement complet des voies visant à la fois les piétons et la circulation automobile au passage à niveau du chemin Montgomery. On a jugé que la vitesse de 50 milles à l'heure sur les deux autres voies traversant le chemin Montgomery était raisonnable dans les circonstances. On n'a pu prouver qu'il existait une relation de cause à effet entre la vitesse des trains et les déraillements à la hauteur de ce croisement.*

On n'a pas considéré que le bruit et les vibrations représentaient une condition dangereuse ou incommode nécessitant l'émission d'une ordonnance en vertu de l'article 198 de la Loi sur les chemins de fer.

La mesure protectrice proposée, soit l'installation d'une clôture à grillage autour de certaines parties du croisement, ne supprimerait pas complètement le problème de la violation et de la traversée dangereuse des passages à niveau. La solution à ces problèmes réside dans l'amélioration des moyens d'information du public que pourraient mettre en oeuvre la compagnie et les institutions d'enseignement concernant les dangers que présentent ces problèmes.

Le Comité a conclu qu'on pouvait procéder à la construction de la troisième voie pourvu que le passage en place et le passage proposé soient protégés de façon appropriée durant et une fois la construction achevée. Les mesures de protection comprendraient la signalisation automatique, une clôture à grillage de chaque côté de l'emprise ferroviaire et la surveillance du croisement.

Le Comité a émis une ordonnance selon les termes de sa décision et a déclaré qu'il examinerait une requête visant la construction d'un étagement de voies.

Lois citées

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 195 à 198, 214, 216, 221, 223, 224
Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, 1974 (Can.), chap. 12, Parties II et III

Road and at the same time satisfy the requirements of the "protection, safety and convenience of the public", found in s. 197 of the Railway Act.

Decision: *The issue could only be resolved by the construction of a total grade separation for both pedestrians and vehicles at the Montgomery Road rail crossing. The permissible speed of 50 mph over the two existing tracks was found to be reasonable under the circumstances. There was no evidence of a causal relationship between speed and possible derailments at the crossing.*

Noise and vibrations were not regarded as an unsafe or inconvenient condition requiring an Order under s. 198 of the Railway Act.

The proposed protection afforded by a chain link fence around sections of the crossing would not completely eliminate trespassing and misuse of the crossing. The solution to this problem resided in better instructions by both the railway and educational institutions concerning the dangers involved.

The Committee concluded that construction of the third track could proceed as long as adequate protection at the existing and proposed crossing was in place during and upon completion of construction. This included automatic protection, chain link fencing on both sides of the railway's right of way, as well as surveillance at the proposed crossing.

The Committee issued an Order accordingly and stated it would consider the application for a grade separation.

Statute referred to

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 195 to 198, 214, 216, 221, 223, 224
Railway Relocation and Crossing Act, 1974 (Can.), c. 12, Parts II and III

Règlements cités

Règlement sur les étagements de voies des chemins de fer (n° E-5), C.R.C. 1978, Vol. XIII, chap. 1191, en général

Comparutions

D. Silverstone, avocate de la Commission; N.D. Mullins, c.r., avocat du Canadien Pacifique Limitée; D.W. Burtnick et D.A. Sutherland, avocats de la Toronto Area Transit Operating Authority (T.A.T.O.A.); J. Reble et D. Croft, avocats du bourg d'Etobicoke; B. Swanick, avocat de Markborough Properties Limited; P.N.C. McLuskey, président de l'Association des contribuables et résidents de Montgomery et comparaissant également au nom de l'Association des contribuables et résidents d'Islington; K.C. Vaughan pour l'Association des contribuables et résidents de Montgomery; B. Patterson pour l'Association des contribuables de Kingsway Park; R.H. Beddoes pour les propriétaires d'habitations de Humber Valley Village; W.K. Robinson, député fédéral d'Etobicoke Lakeshore; L'honorable M. Wilson, député fédéral d'Etobicoke Centre; S.J. Millar; Dr. S. East, conseiller; E. Oja; I. Spurr; J. Brown; F. Bean, président de la Région de Peel et membre du conseil d'administration de la T.A.T.O.A.; A. Marchetti, conseiller; N. Rewenko; E. Fedorowicz; D. McCook; J. Cruden; M. Cruden; S. Slater; S. Flott; J.A. Parkes; D.A. Gallagher; A. Masellas; P. Borron.

ORDONNANCE

ATTENDU qu'une décision concernant l'affaire susmentionnée a été émise par le Comité le 25 août 1980.

IL EST ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES CE QUI SUIT:

Est approuvée ladite requête, assujettie aux conditions énoncées à l'article 1 des conclusions de la page 27 de ladite décision.

Le Comité aussi a déterminé qu'un étagement de voies, à cet endroit, conviendra mieux aux prescriptions des articles 196 et 197 de la *Loi sur des chemins de fer* et il compte recevoir, dans un avenir rapproché, une requête de l'autorité concernée à cet effet.

Regulations referred to

Railway Grade Seperations Regulations (No. E-5), C.R.C. 1978, Vol. XIII, c. 1191, in general

Appearances

D. Silverstone, Counsel for the Commission; N.D. Mullins, Q.C., Counsel for Canadian Pacific Limited; D.W. Burtnick and D.A. Sutherland, Counsels for the Toronto Area Transit Operating Authority (T.A.T.O.A.); J. Reble and D. Croft, Counsels for the Borough of Etobicoke; B. Swanick, Counsel for the Markborough Properties Limited; P.N.C. McLuskey, Chairman of the Montgomery Ratepayers and Residents Association and also appearing for the Islington Ratepayers and Residents Association; K.C. Vaughan for the Montgomery Ratepayers and Residents Association; B. Patterson for the Kingsway Park Ratepayers Association; R.H. Beddoes for the Humber Valley Village Homeowners; W.K. Robinson, M.P. for Etobicoke Lakeshore; The Honourable M. Wilson, M.P. for Etobicoke Centre; S.J. Millar; Dr. S. East, Alderman; E. Oja; I. Spurr; J. Brown; F. Bean, Chairman of the Region of Peel and member of the Board of T.A.T.O.A.; A. Marchetti, Alderman; N. Rewenko; E. Fedorowicz; D. McCook; J. Cruden; M. Cruden; S. Slater; S. Flott; J.A. Parkes; D.A. Gallagher; A. Masellas; P. Borron.

ORDER

WHEREAS a decision on the above noted matter dated August 25, 1980 has been issued by the Committee;

IT IS HEREBY ORDERED AS FOLLOWS:

That the said application is approved subject to the conditions set out under Section 1 of the conclusions on page 27 of the said decision.

The Committee also determined that a grade separation would best suit the requirements of Sections 196-197 of the *Railway Act* at this location and anticipates receiving an application for same from the appropriate authority in the near future.

DÉCISION

L'audience a été tenue au Centre municipal d'Etobicoke, Etobicoke (Ontario) du 8 au 18 janvier 1980.

A) Historique de la requête

La Toronto Area Transit Operating Authority (T.A.T.O.A.), organisme gouvernemental de l'Ontario, désire depuis longtemps établir un service de train de banlieue entre Milton et le centre-ville de Toronto, soit une distance d'environ 31 milles. Le gouvernement de l'Ontario entend ainsi réduire la circulation des autobus et des automobiles privées dans Toronto, grâce à la mise sur pied d'un nouveau service rentable de transport public urbain.

La T.A.T.O.A. a donc entamé des négociations avec le Canadien Pacifique Limitée (CPL) et les deux parties ont signé un accord de construction le 9 mai 1978.

Le projet ferroviaire du GO (gouvernement de l'Ontario) nécessite, entre autres, la construction d'une troisième voie principale, commençant juste à l'ouest de la gare Kipling et se terminant juste à l'ouest du pont ferroviaire de la rivière Humber, et traversant en particulier le chemin Montgomery au point milliare 8.35 de la subdivision de Galt de CPL, dans le bourg d'Etobicoke (Ontario).

Grâce aux média d'information, le public a depuis longtemps été tenu informé du projet et tout comme les habitants du bourg d'Etobicoke a manifesté son inquiétude à l'égard de ce projet. À la demande des résidents de la région concernée, une réunion publique portant sur le projet de construction d'une troisième voie a eu lieu au Collège d'Etobicoke, le 13 juin 1979. Le 25 juin 1979, le conseil du bourg d'Etobicoke adoptait une résolution dans laquelle il faisait part de son intention de s'opposer à la construction de la troisième voie traversant le chemin Montgomery, à moins que l'on ne décide de construire un étagement de voies.

Dans une lettre datée du 2 août 1979 adressée à M. E.J. Benson, président de la Commission canadienne des transports, M. Peter N.C. McLuskey, président de l'Association des contribuables et résidents de Montgomery déclarait que le passage à niveau du chemin Mont-

DECISION

Heard at the Etobicoke Civic Centre, Etobicoke, Ontario from January 8 - 18, 1980.

A) History of the Application

The Toronto Area Transit Operating Authority (T.A.T.O.A.), an agency of the Government of Ontario, has long wished to introduce a commuter train service between Milton and downtown Toronto, a distance of about 31 miles. The aim of this GO train project is to reduce bus and private automobile traffic in the City of Toronto by developing a viable public urban transit alternative.

T.A.T.O.A. entered into negotiations with the Canadian Pacific Limited (CPL) and a construction agreement between them was signed the 9th day of May, 1978.

This GO train project entails, among other requirements, the construction of a third main track from just west of Kipling station to just west of the Humber River railway bridge, and particularly across Montgomery Road at mileage 8.35 of the CPL Galt Subdivision, in the Borough of Etobicoke, Ontario.

The public had long been informed of the project through the news media and had concerns about it. The Borough of Etobicoke was similary concerned. At the request of area residents, a public meeting with regard to the proposal to construct a third track was held at Etobicoke Collegiate on June 13, 1979. On June 25, 1979, Borough Council adopted a resolution to the effect that it intended to oppose the proposed third track across Montgomery Road until such time as a grade separation was constructed.

Mr. Peter N.C. McLuskey, President of the Montgomery Ratepayers and Residents Association, sent a letter dated August 2, 1979 to Mr. E.J. Benson, President of the Canadian Transport Commission, stating that the Montgomery Road crossing proposal was causing considerable

gomery causait de vives inquiétudes dans la région. M. McLuskey a demandé à M. Benson d'invoquer l'article 198 de la *Loi sur les chemins de fer* afin d'obliger CPL à construire un passage à niveau plus sécuritaire que celui que la compagnie avait l'intention d'installer. Entre autres requêtes, il a demandé que la vitesse du trafic ferroviaire soit limitée à 10 mi/h. dans les environs du chemin Montgomery. Il a aussi demandé qu'un couvre-feu, semblable à celui imposé après 23h dans les aéroports aux atterrissages d'avions, soit appliqué à toute la circulation ferroviaire dans la région métropolitaine de Toronto. En dernier lieu, il a demandé à la Commission canadienne des transports de tenir des audiences publiques sur l'ensemble du projet ferroviaire du GO.

concern in the neighbourhood. Mr. McLuskey requested Mr. Benson to invoke Section 198 of the *Railway Act* to have the safety of this crossing improved beyond what CPL had in mind. Among other requests, he asked that the speed of rail traffic be restricted to 10 m.p.h. in the area of Montgomery Road. A curfew on train movements after 11 p.m. in Metropolitan Toronto, similar to that placed upon aircraft movements at airports, was requested. Finally, he asked the Canadian Transport Commission to hold full hearings on the entire GO train project.

La requête du CPL concernant la construction d'une troisième voie, en date du 3 août 1979, a été envoyée au Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports.

The CPL application for the third track dated August 3, 1979, was referred to the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission.

Le Comité a aussi reçu un certain nombre de lettres et de mémoires de la part de personnes demeurant dans le voisinage du chemin Montgomery. C'est ainsi que dans une lettre datée du 10 septembre 1979, le bourg d'Etobicoke, demandait que soit tenue une audience publique relativement à la requête présentée par le CPL en vue de la construction d'une troisième voie avec passage à niveau à la hauteur du chemin Montgomery. Des demandes similaires ont été reçues de M. W.K. Robinson, député d'Etobicoke Lakeshore, de Mme D. Robinson, présidente de l'Association des contribuables de Kingsway, de M. J.P. MacBeth, député provincial de Humber, de M. M. Wilson, député d'Etobicoke Centre, et du secrétaire de l'Association des contribuables de North Rosedale.

The Committee also received a number of letters and briefs from correspondents in the neighbourhood of the crossing. A letter dated September 10, 1979 was received from the Borough of Etobicoke requesting a public hearing to deal with the CPL proposal of a third main track at grade across Montgomery Road. Identical requests were also received from Mr. W.K. Robinson, M.P. Etobicoke Lakeshore, Mrs. D. Robinson, President of Kingsway Park Ratepayers Association, Mr. J.P. MacBeth, M.P.P., Humber, Mr. M. Wilson, M.P. Etobicoke Centre and from the Secretary of the North Rosedale Ratepayers Association.

Sur les instructions du Comité des transports par chemin de fer, CPL a publié un avis public de sa demande dans trois journaux locaux, trois fois par semaine et pendant deux semaines consécutives, à partir du 1er octobre 1979. Une copie des plans étayant la requête du CPL a été mise à la disposition du public qui pouvait les consulter, au bureau de la compagnie dans la gare Union, de Toronto.

Upon direction of the Railway Transport Committee, CPL published a public notice of its proposal in three local newspapers three times a week for two consecutive weeks commencing the week of October 1, 1979, and a copy of the plans supporting the CPL application was made available for public inspection at its office in Union Station, Toronto.

Le 22 octobre, une réunion officielle des ingénieurs-conseils d'Etobicoke et des représentants du bourg a eu lieu en présence des résiOn October 22nd, a formal meeting of Etobicoke's engineering consultants and Borough officials was held in the presence of area resi-

dents de la localité. Cette rencontre fut suivie d'une révision publique officielle, le 27 novembre, au cours de laquelle les experts-conseils ont présenté aux résidents le plan d'un étagement de voies à la hauteur du chemin Montgomery.

Après avoir examiné les interventions des parties concernées et les réponses du CPL à celles-ci, le Comité des transports par chemin de fer a décidé de tenir une audience publique dans le bourg d'Etobicoke, dans la province d'Ontario.

B) **Audience**

1. **Présentation de la requête**

1.1 **Contenu de la requête**

Le 3 août 1979, le Canadien Pacifique Limitée a demandé au Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports, conformément aux dispositions des articles 196 et 197 de la *Loi sur les chemins de fer* l'autorisation de faire passer sa voie ferrée sur le chemin Montgomery, ainsi que de longer et croiser la voie publique au mille 8.35 de sa subdivision Galt. Le requérant a demandé en particulier le droit de construire un passage à niveau supplémentaire, à la hauteur de cette route, du côté nord de la voie existante.

À l'appui de sa requête, le requérant a soumis le plan n° M-76-8-95, daté du 15 novembre 1978 et illustrant le traçé projeté d'une troisième voie principale traversant le chemin Montgomery.

1.2 **Témoignage du requérant**

Le requérant a appelé deux témoins lors de son témoignage.

(a) Premier témoin du requérant - M. L.A. Hill

Interrogé par l'avocat du requérant, M. L.A. Hill, directeur général de l'exploitation et de l'entretien pour la région de l'Est du CPL, a déclaré que la construction d'un troisième passage à niveau faisait partie de l'entente conclue entre CPL et T.A.T.O.A. CPL prévoyait que la ligne ferroviaire du GO serait mise en service d'ici le 30 septembre 1981. CPL a conclu une entente de construction avec la T.A.T.O.A. mais, pour le moment, il n'existait aucune entente

dents, followed on November 27th by a formal public meeting at which the consultants presented their Montgomery Road grade separation scheme to the residents.

After consideration of interventions of interested parties and of the CPL reply thereto, the Railway Transport Committee decided to hold a public hearing in the Borough of Etobicoke, in the Province of Ontario.

B) **Hearing**

1. **The Case for the Applicant**

1.1 **Content of the Application**

On August 3, 1979, the Canadian Pacific Limited applied to the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission under the provisions of Sections 196 and 197 of the *Railway Act* for leave to carry its railway upon, along and across Montgomery Road, at mile 8.35 of its Galt Subdivision. More particularly, the Applicant sought authority to construct an additional track at grade across this road, north of the existing north track.

In support of this application, the Applicant submitted Plan No. M-76-8-95 dated November 15, 1978, being a Plan showing a proposed third main track crossing of Montgomery Road.

1.2 **Evidence of the Applicant**

The Applicant adduced its evidence through two witnesses.

(a) First witness of the Applicant - Mr. L.A. Hill

Under direct examination by Counsel for the Applicant, Mr. L.A. Hill, General Manager of Operation and Maintenance for CPL Eastern Region, stated that the construction of the third track crossing was part of their negotiations with T.A.T.O.A. CPL expected to have GO Line service ready for operation by September 30, 1981. CPL had concluded a construction agreement with T.A.T.O.A. but, for the time being, there was no operating agreement. Further,

d'exécution. De plus, CPL n'aurait pas fait une demande pour une troisième voie à ce moment-ci s'il n'y avait pas nécessité d'y établir le système GO.

M. Hill a décrit le passage à niveau et son voisinage à l'aide de photographies montrant le Collège d'Etobicoke au nord de la voie ferrée, un parc de récréation comprenant un complexe sportif, l'école Our Lady of Sorrows, ainsi que le droit de passage de la ligne de transmission à haute tension de l'Hydro Ontario, au sud de la voie. Il a fait remarquer qu'il n'y avait qu'un seul trottoir qui se trouvait du même côté que le Collège sur le bord ouest du chemin Montgomery. Le bourg d'Etobicoke a érigé une clôture à tubulure, du type déflecteur, de part et d'autre de la voie ferrée afin d'empêcher les piétons de traverser la voie ferrée pour se rendre directement sur le trottoir. Si la troisième voie est construite, telle que prévue, cette clôture devra être déplacée plus au nord, de façon à ce que la distance qui la séparera de la future voie soit égale à celle qui la sépare de la voie nord existante.

Le témoin a ajouté que le passage à niveau à la hauteur du chemin Montgomery était protégé par un système comportant des feux clignotants, une cloche et des barrières mobiles des deux côtés du chemin de fer. Si la voie supplémentaire est construite, CPL envisage de déplacer le système de protection, d'environ 14 pieds en direction du nord, afin d'aménager l'espace nécessaire à la nouvelle voie. Les positions relatives de la voie extérieure et du système de protection resteraient donc les mêmes. M. Hill a déclaré que si l'on construisait une troisième voie au passage à niveau et que les gens observent les signaux d'avertissement, c'est-à-dire les lumières clignotantes et les barrières, le passage ne serait sûrement pas moins sécuritaire qu'il ne l'est actuellement. En effet, a-t-il ajouté, le système de protection fonctionnerait de la même manière, qu'il soit conçu pour deux voies ou plus. Si deux trains venant de directions opposées arrivent au passage en même temps, le système de protection automatique fonctionnerait de façon à ce que les barrières demeurent abaissées jusqu'à ce que les deux trains aient traversé le passage. M. Hill a présenté un graphique d'enregistrement des événements, dans un abri d'équipement de signalisation situé sur le chemin Montgomery (document CP-18), confirmant son assertion.

CPL would not have applied for a third track at this time in the absence of a GO service requirement.

Mr. Hill described the railway crossing and its environs using photographs showing the Etobicoke Collegiate north of the railway, a recreational area entailing a sports complex, Our Lady of Sorrows Separate School, and the Ontario Hydro high tension power line right-of-way south of the track. He pointed out that only one sidewalk existed on the west side of Montgomery Road, on the same side as the Collegiate. A pipe baffle-type barrier had been constructed on both sides of the railway by the Borough of Etobicoke in order to prevent pedestrians proceeding directly on the sidewalk over the railway crossing. If the projected third track were constructed, this pedestrian barrier would have to be moved north to a point the same distance from the proposed track as it now is from the existing north track.

The witness stated that the Montgomery Road crossing was protected by flashing lights, bell and gate arms on both sides of the railway. If the additional track were built, CPL contemplated relocating the automatic protection on the north side of the railway by approximately 14 feet in a northward direction in order to accommodate the third track. Thus the respective positions of the outside track and the protection would remain the same. Mr. Hill testified that, in the eventuality of the third track at the cross ing, if people were to respect the warning system, that is the flashing lights and the gates, the crossing would not be any less safe than at present because the existing automatic protection would function in the same manner whether it guarded two tracks or more. In the case where two trains in opposite directions arrived at the same time at the crossing, the operation of the automatic protection would keep the gates in the down position until both trains had passed the crossing. An event recorder graph from a signal equipment hut at Montgomery Road (Exhibit CP-18) produced by Mr. Hill confirmed this assertion.

Le témoin a déclaré que la vitesse maximale des trains du GO qui traverseraient le chemin Montgomery dans les deux directions serait de 50 milles à l'heure, à cause de la courbe que fait la voie à ce passage et le surhaussement que l'on peut appliquer à la voie. Interrogé sur la possibilité de réduire la vitesse des trains de marchandises qui pourrait passer de 50 mi/h à 25 mi/h, M. Hill a fait observer qu'un train roulant à cette vitesse prendrait deux fois plus de temps pour traverser le passage et que le niveau de bruit serait faiblement atténué; selon lui, il était peu probable que le niveau de bruit soit réduit de moitié.

The witness stated that the maximum speed of the GO trains in either direction across Montgomery Road would be 50 miles an hour because of the curve of the railway at this crossing and the elevation that can be put on the track. Asked about reducing the speed of freight trains from 50 to 25 mph, Mr. Hill observed that the train would occupy grade crossings for twice the time that is presently taken, and would probably produce only slightly less noise; but he doubted whether the noise level would be halved.

En moyenne, 25 à 30 trains du CPL traversent chaque jour le chemin Montgomery dans les deux sens. Si le service des trains du GO était exploité au maximum prévu, 5 trains supplémentaires circuleraient chaque jour dans chaque direction, cinq jours par semaine, sauf les jours de congé. M. Hill a présenté deux rapports (documents CP-13 et CP-13A) datés des 7 et 16 janvier 1980 sur la circulation ferroviaire empruntant le passage du chemin Montgomery en provenance et à destination des corridors de Windsor et de Niagara Falls/Buffalo. Il a en outre fourni des chiffres sur le chargement des wagons en 1979, ainsi que les prévisions pour 1984 dans la subdivision de Galt et une liste des marchandises transportées. Selon ces rapports, on prévoit que le nombre de chargements de wagons augmentera de 74 187, ce qui représente un accroissement de 24.7% en cinq ans. Les rapports font ressortir qu'à l'exception des wagons rail-route et des wagons porte-containers, chaque wagon chargé empruntant cette voie fera le chemin inverse à vide.

CPL's present average train movements across Montgomery Road range between 25 and 30 in each direction per day. If GO trains were to operate at the maximum service that is contemplated, that would add another 5 trains in each direction per day, five days a week except holidays. Mr. Hill produced two reports (Exhibit CP-13 and CP-13A) dated January 7th and 16th, 1980, regarding traffic handled over Montgomery Road crossing, moving to and from the Windsor and Niagara Falls/Buffalo Corridors. Carloadings for 1979 and anticipated carloadings in 1984 over the Galt Subdivision together with a list of commodities were provided. The conclusion of these reports is that an increase of 74,187 carloads is anticipated which represents an increase of 24.7% in five years. The reports point out that, for almost every loaded car other than piggybacks and containers moving over this trackage, an empty car would be returned.

Le témoin a indiqué que si ces prévisions s'avéraient justes, CPL devrait en premier lieu utiliser des trains plus longs, pour des raisons d'efficacité. Répondant à une question du commissaire Drainville, M. Hill a déclaré que cet accroissement prévu du nombre de chargements se traduirait par la circulation de deux trains quotidiens supplémentaires comprenant des wagons vides, à la fin de 1984.

The witness gave evidence that, assuming these forecasts materialized, CPL would, as a first change, use longer trains for reasons of efficiency of operations. In response to a question from Commissioner Drainville, Mr. Hill agreed that this anticipated increase of carloads would mean a daily total of two additional trains including the empty cars, at the end of 1984.

M. Hill a déclaré qu'avec la construction d'une troisième voie, les trains traversant le chemin Montgomery retarderaient fort peu la circulation automobile. Selon M. Hill, il ne doit pas en effet y avoir de modification importante de la circulation des trains de marchandises du CPL

Mr. Hill testifed that the addition of the third track would have little effect on delays to motor vehicle traffic caused by trains crossing Montgomery Road in view of there being no material change in the freight traffic that CPL handles over the crossing and because the GO

empruntant le passage. De plus, les trains du GO sont eux-mêmes relativement courts et suffisamment rapides, de sorte qu'il leur faudra beaucoup moins de temps que les trains de marchandises pour traverser le passage.

Finalement, M. Hill a indiqué que CPL ne s'opposait pas à ce que la Commission canadienne des transports lui demande de construire un étagement de voies d'une forme ou d'une autre. Il a cependant laissé entendre qu'à cet endroit, un passage inférieur semblait plus approprié qu'un passage supérieur (route au-dessus de la voie).

En ce qui concerne la répartition du coût des améliorations, l'avocat du requérant a suggéré des engagements financiers relatifs au coût de construction d'un éventuel étagement de voies et d'une clôture à grillage, à l'intersection du chemin Montgomery. Si le Comité ordonnait la construction d'un étagement de voies similaire à celui proposé par M. R.S. Adachi, ingénieur-conseil du bourg d'Etobicoke (étagement de voies dont le coût est évalué à $2.25 millions), et si une requête était présentée en vertu des dispositions de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*, CPL serait disposé à assumer $62 500 des coûts. CPL ne demanderait à personne, qu'il s'agisse en particulier du gouvernement de l'Ontario ou de la T.A.T.O.A., le remboursement de cette somme.

Contre-interrogé par l'avocat du bourg d'Etobicoke, M. Hill a déclaré que CPL n'aurait pas présenté de requête relative au projet de troisième voie si la T.A.T.O.A. n'avait pas proposé le système du GO. Il a de plus ajouté que l'encombrement actuel des voies du CPL n'était pas suffisamment sérieux pour justifier la construction d'une troisième voie en ce moment.

M. Hill a mentionné que la vitesse maximale de 50 milles à l'heure des trains du GO s'applique aussi aux trains de marchandises traversant la région du chemin Montgomery. Il a admis que le début de la journée, particulièrement entre 7h et 9h, pouvait être une période de pointe en raison de la circulation simultanée des trains du GO, des trains de marchandises, des véhicules automobiles et des piétons. Le témoin a déclaré qu'il y avait eu à sa connaissance trois accidents mortels au passage à niveau du chemin Montgomery depuis 1931 et que CPL transporte par ce passage des produits dangereux, tels

trains themselves are so short and travel so quickly that they would occupy the crossing for but a moment compared to a freight train.

Finally, Mr. Hill gave evidence that CPL did not oppose the Canadian Transport Commission ordering a grade separation in any form. But, he suggested, an underpass of some description would seem more appropriate in this area than an overpass (road over rail).

With regard to the matter of cost shares for improvements, Counsel for the Applicant suggested financial commitments concerning the costs of an eventual grade separation at Montgomery Road and of an eventual chain link fence. If the Committee were to order a grade separation along the lines of the proposal of Mr. R.S. Adachi, Borough of Etobicoke consultant engineer (a grade separation anticipated to cost about $2.25 million) and if an application were made under the *Railway Relocation and Crossing Act*, CPL would be prepared to contribute $62,500. CPL would not look to anybody, T.A.T.O.A. or the Government of Ontario in particular, for recovery of that amount.

Under cross-examination by Counsel for Etobicoke, Mr. Hill gave evidence that CPL would not be applying for the proposed third track if T.A.T.O.A. had not proposed the GO system; that the congestion on the CPL existing system was not so serious to require an additional track at this time.

Mr. Hill stated that the GO trains maximum speed of 50 miles an hour was also applicable to CPL freight trains moving through the Montgomery Road area. He admitted the possibility of the morning time, particularly between 7 a.m. and 9.a.m., being a busy time because of a coincidence between GO traffic, CPL freight traffic and vehicular and pedestrian traffic. The witness gave evidence that, according to his information, three fatalities had occurred at the Montgomery Road crossing since 1931; that CPL was carrying over this crossing, among others, hazardous products such as chlorine, various

que le chlore, divers gaz liquéfiés de pétrole, la soude caustique, l'acide sulphurique, etc. M. Hill a précisé que CPL ne s'opposait pas à la construction d'un étagement de voies mais que la compagnie n'avait pas fait d'étude à ce sujet.

Contre-interrogé par le Dr. East, M. Hill a indiqué qu'un tiers du trafic ferroviaire du CPL traversant le chemin Montgomery est classé comme trains de marchandises de ligne principale et que le reste du trafic consiste en des mouvements de triage ou en des transferts entre Lambton-Toronto Ouest et la gare de triage d'Obico. Le témoin a jugé satisfaisante l'assertion selon laquelle le volume de fret transporté dans la subdivision de Galt est demeuré constant au cours des cinq dernières années. Le témoin a démontré que la construction d'un passage inférieur à la hauteur du chemin Montgomery, dans le but d'éviter le ralentissement de la circulation par les trains de marchandises, n'éliminerait cependant pas le besoin d'une troisième voie. Cette dernière s'avère indispensable, a-t-il ajouté, en raison du volume considérable et continu du trafic qui, si une troisième voie n'est pas construite, ne permettra pas à CPL d'assurer la voie libre aux trains de banlieue. Répondant à une question du Dr. East concernant la possibilité d'arrêter la troisième voie à l'ouest du chemin Montgomery afin d'en éviter la construction au croisement de la route et donc de prolonger la voie jusqu'à l'ouest du point de la rivière Humber, M. Hill a déclaré que le projet de construction du tronçon jusqu'à ce point présente l'avantage de raccourcir le plus possible le goulot d'étranglement des deux voies à la hauteur du point qui atteint 2 300 pieds. Cela permettrait donc de faciliter le passage quotidien de cinq trains du GO dans les deux sens.

Contre-interrogé par M. Oja, M. Hill a précisé que si un véhicule automobile tombe en panne sur le passage à niveau au chemin Montgomery alors qu'un train s'approche, il se produira une collision, suivie probablement du déraillement du train, compte tenu de sa vitesse. Si un automobiliste devait se trouver dans une telle situation, le témoin a conseillé que le conducteur et ses passagers sortent le plus rapidement possible du véhicule. Il a ajouté qu'un train arrivant à faible allure donnerait aux occupants du véhicule en difficulté davantage de temps pour s'échapper, mais cela ne signifie pas nécessairement qu'un train plus lent s'arrêtera, à moins qu'il ne se déplace à l'allure d'un escargot.

forms of liquefied petroleum gases, caustic soda, sulphuric acid, etc. Mr. Hill testified that CPL was not opposed to a grade separation but that it had not conducted any study with the object of designing one.

Cross-examined by Dr. East, Mr. Hill stated that one-third of CPL traffic across Montgomery Road was classed as main line freight trains and the balance as yard or transfer movements between the Lambton-West Toronto and the Obico yard. The witness found to be reasonable, the assertion that the tonnage on the Galt Subdivision has remained stable in the last five years. Mr. Hill gave evidence that the construction of an underpass at Montgomery Road to avoid freight trains blocking the level crossing would not eliminate the need of the third track in view of the CPL continuing heavy volume of traffic which, lacking a third track, would not allow them to guarantee the commuter trains a clear track. In reply to a question by Dr. East regarding the feasibility of stopping the third track section west of Montgomery Road to avoid its construction across the road, instead of building it up to west of Humber River bridge, Mr. Hill stated that the construction of the proposed section up to this bridge is founded on the advantage of having the two tracks bottle-neck at the bridge made as short as possible, (2,300 feet), in order to accommodate the eventual five GO trains each way.

Under cross-examination by Mr. Oja, who asked what was to be done in the case where a motor vehicle was stalled on the Montgomery Road crossing with a train approaching, Mr. Hill stated that a collision was going to happen accompanied possibly by the derailment of the train depending on its speed. He advised a driver in such a situation to get himself and his passengers out of the car just as quickly as possible. The witness testified that a slow-moving train would give people in a stalled car a little longer to escape but this would not mean necessarily, that the slower moving train could stop, unless it happened to be going at a crawling speed already.

Contre-interrogé en dernier lieu par M. Beddoes, le témoin a convenu que, dans le cas du chemin Montgomery, la voie ferrée a 20 ans de moins que le passage à niveau, la route ayant été construite en 1859 et la voie ferrée en 1879.

(b) Second témoin du requérant - M. C.G. Compton

L'avocat du requérant a présenté un second témoin, M. C.G. Compton, un enquêteur du service de police du CPL. Ce dernier a parlé des rapports d'incidents survenus dans les environs du chemin Montgomery et du pont de Mimico Creek. Ces rapports figurent dans les dossiers du service des enquêtes du CPL. L'un d'entre eux, en date du 2 juin 1980, fait état d'un incident survenu alors qu'un train a dû s'arrêter au passage à niveau du chemin Montgomery à la suite du bris d'une barre d'attelage à 0h15 environ. Une fois les réparations terminées, le train a repris sa route vers 1h50 du matin. la circulation sur le chemin Montgomery a donc été bloquée pendant plus de deux heures.

2. Interventions

2.1 Interventions en faveur de la requête

La requête du CPL a reçu le soutien de cinq intervenants. Lors de l'audience, la requête a bénéficié de l'appui de M. B. Swanick, avocat de Markbourough Properties Limited, de M. Warren, administrateur général de la Toronto Transit Commission, de M. McNab, président et mandataire général de la Toronto Area Transit Operating Authority (T.A.T.O.A.) et de M. Bean, président de la région de Peel et membre du conseil d'administration de la T.A.T.O.A. En outre, le Comité a reçu une intervention écrite de la municipalité de Halton en faveur de la requête.

Parlant au nom d'un aménageur foncier, M. Swanick a déclaré que Markborough Properties Limited défendait la position de la T.A.T.O.A., dans la mesure où les services de transport de banlieue du GO constituent une priorité, et que son client souhaitait que le Comité prenne rapidement une décision à propos de la requête du CPL.

Interrogé par l'avocat de la T.A.T.O.A., M. Warren a déclaré que le système de transport

Lastly, cross-examined by Mr. Beddoes, the witness agreed that in the case of Montgomery Road the railway is junior at the crossing by 20 years, the road being built in 1859 and the railway in 1879.

(b) Second witness of the Applicant - Mr. C.G. Compton

Counsel for the Applicant introduced also as a witness Mr. C.G. Compton, an Investigator with CPL Police Department. He referred to reports of incidents in the Montgomery Road and Mimico Creek bridge area, on file with CPL's Investigation Department. One such report of June 2nd, 1979 described a train stopping on Montgomery Road crossing due to a broken drawbar on the train, about 15 minutes after midnight; after completion of the repairs the train went forward at 01:50 in the morning, meaning a blocking period of more than two hours.

2. Interventions

2.1 Interventions in Support of the Application

The CPL application received the support of five intervenors. During the hearing, Mr. B. Swanick, Counsel for Markborough Properties Limited, Mr. Warren, Chief General Manager of Toronto Transit Commission, Mr. McNab, Chairman and Chief Executive Officer of the Toronto Area Transit Operating Authority (T.A.T.O.A.) and Mr. Bean, Chairman of the Region of Peel and member of the Board of T.A.T.O.A. endorsed the application. Furthermore, a written intervention made by the Regional Municipality of Halton, in favour of the application, was received by the Committee.

Mr. Swanick, representing a land developer, stated that Markborough Properties Limited was supporting the T.A.T.O.A. position in the sense that the GO transit service was urgently needed, and that they would welcome an early disposition by the Committee of the CPL application.

Mr. Warren, examined by Counsel for T.A.T.O.A., stated that the GO public transit

public de banlieue du GO s'inspirait d'une ligne de conduite administrative des conseils métropolitain et municipal de Toronto visant à dissuader les banlieusards de se rendre au centre-ville en voiture privée et à les encourager à recourir aux services de transport public, à une époque où le coût de l'énergie ne cesse d'augmenter et où les ressources sont soumises à davantage de contraintes. Cette politique se propose également de developper le système de transport sans agrandir le réseau routier.

commuting system was based on a public policy of the Metropolitan Council of Toronto and of the Council of the City of Toronto who were trying to discourage commuters from using their private automobiles as a means of coming into downtown, encouraging them to use public transportation, in a time of rising energy costs and constraints on our resources and from a desire to extend the transportation system without building more roads.

Répondant à l'avocat de la T.A.T.O.A., M. McNab a démontré que c'était le gouvernement de l'Ontario qui avait décidé d'assurer les services ferroviaires du GO dans le corridor du CPL reliant Milton à la gare Union. La T.A.T.O.A. s'efforce actuellement de financer la construction de la troisième voie. Le témoin a expliqué que la requête de son organisme, voulant que le service du GO soit prolongé à l'est jusqu'à la gare Union et qu'une troisième voie traversant le chemin Montgomery soit construite tel que prévu, s'appuyait sur les avantages qui en découleraient pour les passagers. Ces derniers n'auraient pas à prendre de correspondances inutiles et se rendraient plus rapidement au centre-ville en empruntant le trajet le plus direct possible. Si les passagers devaient prendre une correspondance à la station de métro Kipling, actuellement en cours de construction, il leur faudrait 17 à 20 minutes de plus pour se rendre au centre-ville que s'ils demeuraient à bord du train du GO jusqu'à la gare Union. Selon une étude récente, basée sur les résultats enregistrés par des systèmes similaires, le service du GO pourrait perdre environ 50% de sa clientèle projetée si la T.A.T.O.A. était obligée d'établir le terminus de service à la station Kipling.

Under direct examination by Counsel for T.A.T.O.A., Mr. McNab gave evidence that the decision had been made by the Government of Ontario to provide GO train service in the CPL Milton-Union Station corridor. T.A.T.O.A. was undertaking the financing of construction of the third track. The witness explained the request of his agency that the GO service be taken as far east as Union Station as proposed, entailing the third track across Montgomery road, as being founded on the advantage to the passengers of avoiding unnecessary transfers enjoying the most direct route as far as time is concerned. A transfer of passengers at Kipling subway stations, now under construction, to go downtown, would take an extra 17 to 20 minutes as against staying on the GO train and going right down to Union Station. A recent study based on experience elsewhere in their service indicates that the GO service would lose attractiveness by approximately 50 percent if T.A.T.O.A. were to terminate the service at Kipling.

M. McNab a ajouté que l'organisme qu'il représentait souhaitait que le passage à niveau du chemin Montgomery soit aussi sûr que possible, tout comme le service qui sera exploité dans la région. Quelle que soit la décision du Comité en matière de sécurité, la T.A.T.O.A. l'acceptera sans réserve pourvu qu'elle puisse exploiter le service.

Mr. McNab testified that the attitude of his agency regarding the safety at the Montgomery Road crossing consisted of a great desire of having as safe an operation as they could in the area and of making that crossing as safe as possible. Whatever the Committee decided by way of safety, would be completely supported by T.A.T.O.A. provided they can run the service.

Si le Comité exigeait la construction d'un étagement de voies, le témoin a déclaré que le ministre des Transports et Communications de l'Ontario, l'honorable James Snow, lui avait assuré qu'il appuyerait la demande du bourg d'Etobicoke visant à recueillir les fonds néces-

If the Committee ruled that a grade separation was necessary, the witness stated that he had the assurance of the Minister of Transportation and Communications of the Province of Ontario, the Honourable James Snow, that he would support the Borough of Etobicoke's appli-

saires à la construction dudit passage et que le Ministère assumerait la partie des coûts incombant à la province. En outre, le Ministre a assuré à M. McNab qu'il accorderait la plus haute priorité au projet. En dernier lieu, le témoin a laissé entendre que, à la lumière de son interprétation personnelle de l'accord de construction conclu entre la T.A.T.O.A. et CPL, son organisme n'aurait pas à assumer la partie des coûts d'un étagement de voies échéant ordinairement à la compagnie ferroviaire.

Contre-interrogé par M. Beddoes, M. McNab a de nouveau déclaré, de manière plus spécifique, que la T.A.T.O.A. acceptait toute décision définitive du Comité concernant la construction d'un étagement de voies.

Répondant aux questions de M. McLuskey, le témoin a déclaré qu'un enfant avait récemment été tué à Mississauga, à un passage à niveau lors d'un accident impliquant un train du GO et qu'à sa connaissance, la GO Transit n'avait pas mené d'enquête à ce sujet. Lors des négociations qui se sont déroulées avec le requérant, la T.A.T.O.A. n'a fait aucune recommandation au CPL relativement à la sécurité du passage à niveau du chemin Montgomery, car l'on estime que la question de la protection des passages à niveau relève du Comité des transports par chemin de fer. M. McNab considère que la requête présentée par le CPL offre davantage de sécurité qu'il n'en existait au passage à niveau au moment de la requête.

M. Bean a présenté la dernière intervention en faveur du requérant. Il a attiré l'attention du Comité sur une résolution prise le jour même par le conseil de ville de Mississauga, appuyé par la région de Peel, selon laquelle il était demandé au Comité d'approuver les travaux qui permettraient en particulier le passage sécuritaire de la troisième voie traversant le chemin Montgomery. M. Bean a déclaré que la région de Peel et la municipalité de Mississauga souhaitaient disposer le plus tôt possible de la nouvelle ligne de transport du GO traversant Streetsville et les divers arrêts et gares situés entre Streetsville et Toronto. M. Bean a demandé avec insistance que cette nouvelle ligne du GO soit prolongée jusqu'à la gare Union pour en accroître l'utilité. Selon le planificateur en matière de transport, il semble en effet que le nombre de passagers diminuerait de moitié si la ligne se terminait à Kipling. Finalement, l'intervenant a déclaré

cation for the funding required for its construction and that the province's share of the cost would be provided through his Ministry; the Minister also assured Mr. McNab that he would give the project the highest priority possible. Lastly, the witness suggested that, according to his personal interpretation of the construction agreement between T.A.T.O.A and CPL, his agency would not have to pay the share of the costs of a grade separation ordinarily borne by the railway.

Under cross-examination by Mr. Beddoes, Mr. McNab reiterated in a more particular way that T.A.T.O.A. endorsed an eventual decision of the Committee requiring a grade separation.

Replying to questions by Mr. McLuskey, the witness stated that a child was killed in Mississauga very recently at a level crossing involving a GO train and, to his knowledge, GO Transit had not conducted any investigation into that accident. T.A.T.O.A. had not made any recommendation to CPL with regard to safety at Montgomery Road during their negotiations with the Applicant because the matter of protection at crossings was considered to be the responsibility of the Railway Transport Committee. Mr. McNab regarded the CPL application, as submitted, as representing safer conditions than were to be found at the crossing at the time of the application.

A last supporting intervention at the hearing was presented by Mr. Bean. He brought to the attention of the Committee a resolution passed that same day by the Council of the City of Mississauga, and supported by the Region of Peel, that requested the Committee to approve in particular those works which would permit the safe crossing of the third track across Montgomery Road. He stated that the Region of Peel and the City of Mississauga needed as soon as possible to acquire the new GO transit line through Streetsville and the various stations and stops between Streetsville and Toronto. Mr. Bean insisted that this new GO line be continuous through to Union Station for reasons of better usefulness; according to their transportation planner, a termination of the line at Kipling would mean a loss of 50 percent of the potential ridership. Finally, the intervenor stated that the possibility of this GO line being in

que les possibilités entourant la construction de cette ligne risquaient de compromettre une grande partie des projets passés et futurs, puisque ceux-ci se basaient sur la promesse faite par la province de l'Ontario et la GO Transit que la région disposerait de cette ligne supplémentaire. Mentionnant l'accident mortel qui s'était produit quelques mois auparavant à un passage à niveau de Mississauga, M. Bean a souligné la nécessité d'assurer un passage sécuritaire à la hauteur du chemin Montgomery.

Le Comité a reçu en outre une lettre, datée du 26 novembre 1979, provenant de la municipalité régionale de Halton et demandant au Comité de considérer favourablement la requête du CPL.

2.2 Interventions contre la requête

Plusieurs intervenants se sont opposés à la requête du CPL, tant au cours de l'audience que dans les communications écrites reçues par le Comité. Le bourg d'Etobicoke et les résidents de la localité, représentés essentiellement par l'Association des contribuables et résidents d'Islington, les propriétaires d'habitation de Humber Valley Village et l'Association des contribuables de Kingsway Park, ont présenté leurs objections dans le cadre de l'audience. Le Comité a reçu plusieurs interventions écrites.

(a) Bourg d'Etobicoke

Au cours de l'audience, l'avocat du bourg d'Etobicoke a d'abord demandé le témoignage de M. T.G. Denes, directeur de la circulation et du transport, du service de génie du bourg d'Etobicoke. Avant d'interroger le témoin, l'avocat du bourg d'Etobicoke a d'abord réaffirmé la position de son client, telle qu'elle figure dans la résolution du Conseil du 25 juin 1979, à savoir que le bourg s'oppose à la construction de la troisième voie ferrée devant traverser le chemin Montgomery tant qu'un étagement de voies ne sera pas construit à la hauteur du chemin Montgomery.

Interrogé par l'avocat du bourg, M. Denes a déclaré que dans le réseau routier du bourg, le chemin Montgomery figure comme artère collectrice, ce qui est une classification intermédiaire pour une route dont le trafic est inférieur à celui

jeopardy put in some peril much of their past and future planning which was predicated on a promise from the Province of Ontario and GO Transit that they would provide this additional line. Mr. Bean, referring to a fatal accident a few months earlier at a railway crossing in the City of Mississauga, pointed out the necessity of ensuring a safe crossing at Montgomery Road.

The Committee, furthermore, received a letter dated November 26, 1979, from the Regional Municipality of Halton which requested the Committee to give favourable consideration to the CPL application.

2.2 Interventions in Opposition to the Application

The CPL application was opposed by intervenors at the hearing as well as through written submissions received by the Committee. The Borough of Etobicoke and the local residents, gathered mainly under the Montgomery Ratepayers and Residents Association, the Islington Ratepayers and Residents Association, the Humber Valley Village Homeowners and the Kingsway Park Ratepayers Association, presented their objections during the hearing. The Committee received a number of written interventions.

(a) Borough of Etobicoke

During the hearing, Counsel for the Borough of Etobicoke produced first Mr. T.G. Denes, Director of Traffic and Transportation in the Engineering Department of the Borough. Before direct examination of the witness, Counsel for the Borough reiterated the position of Etobicoke as recorded in the Council Resolution of June 25, 1979: the Borough opposed the proposed third track across Montgomery Road until such time as a grade separation was constructed across this road.

On direct examination by Counsel for the Borough, Mr. Denes testified that Montgomery Road was classified in their Roads Plan as a collector road, meaning an in-between classification for a road that carried smaller traffic

d'une voie principale mais supérieur à celui d'une rue locale. En septembre 1979, le bourg a procédé au comptage de la circulation sur le chemin Montgomery pendant trois jours. Les résultats (document E-2) indiquent que 2 800 à 2 900 véhicules empruntent cette route chaque jour, dans les deux directions, ce qui est caractéristique d'une voie collectrice.

Grâce au tableau du volume de la circulation, le témoin a pu établir que les périodes de pointe se situent entre 8h et 9h et entre 17h et 18h. Ces heures de pointe sont sensiblement les mêmes d'un jour à l'autre. Ce tableau indique plus particulièrement que près de 3 000 véhicules en moyenne empruntent le chemin Montgomery traversant quotidiennement les voies ferrées.

M. Denes a présenté un autre document à l'appui de son témoignage. Il s'agissait d'une étude sur les piétons (document E-3) réalisée par le bourg le 6 septembre 1979, entre 7h et 19h. Pendant cette période de 12 heures, on a dénombré un total de 116 enfants traversant les voies ferrées du côté ouest de la route, sur le trottoir, et de 5 du côté est, où il n'y a pas de trottoir. Durant le même période, on a dénombré un total de 1 569 adultes traversant les voies ferrées du côté ouest de la route, sur le trottoir, et de 55 du côté est, où il n'y a pas de trottoir. Par adultes, l'étude désignait également les étudiants du secondaire. Le témoin a fait remarquer que l'une des notes du document précisait que de nombreux piétons avaient été vus en train de traverser les voies ferrées alors qu'un train s'approchait et que les barrières étaient abaissées, ce qui pouvait présenter un certain danger. On a également déterminé que les heures de pointe de la circulation piétonne se situaient entre 8h et 9h, période au cours de laquelle 515 adultes et 47 enfants ont traversé les voies ferrées du côté ouest et 13 adultes et 2 enfants du côté est, et entre 15h et 16h, période au cours de laquelle 540 adultes et 17 enfants ont traversé les voies du côté ouest et 16 adultes et 2 enfants du côté est.

M. Denes a indiqué que le bourg d'Etobicoke recommande la construction d'un étagement de voies à la hauteur du chemin Montgomery, étant donné l'importance du trafic routier et ferroviaire qui y transite. Le témoin a ajouté que si l'on envisageait de construire un étagement de voies, il faudrait porter une attention par-

volumes than an arterial road but more than a local street. A three-day traffic count carried out by the Borough in September of 1979 on Montgomery Road (Exhibit E-2) indicated that highway traffic varied between 2,800 and 2,900 vehicles per day both ways, which classified it as a typical collector road.

The witness established, from the traffic count chart, that the peak periods occurred between 8 and 9 o'clock in the morning and between 5 and 6 o'clock in the afternoon, these peak periods being reasonably consistent with the hours themselves. This traffic count showed more particularly an average total close to 3,000 vehicles per day crossing the tracks at this road.

Mr. Denes produced a further document, a pedestrian survey (Exhibit E-3) conducted by the Borough on September 6, 1979 through the hours of 7 a.m. and 7 p.m. On this 12 hour basis, they counted a total of 116 children crossing the tracks on the west side of the road with a sidewalk and 5 on the east side without sidewalk. During the same time period, the pedestrian count resulted in a total of 1,569 adults crossing the railway on the west side of the road and 55 on the east side. The survey counted high school students as adults. The witness pointed out a note on the document to the effect that numerous pedestrians were observed crossing the tracks as trains approached including while the crossing barriers were down, a type of behaviour which posed a special danger. A pedestrian peak period was registered first between 8 and 9 a.m. with 515 adults and 47 children crossing on the west side and 13 and 2 respectively on the east side; a second peak period occurred between 3 and 4 p.m., entailing 540 adults and 17 children crossing the west side and respectively 16 and 2 on the east side.

Mr. Denes gave evidence that the Borough of Etobicoke recommended the construction of a grade separation at Montgomery Road, founded on the volumes of traffic crossing the railway combined with the number of train movements; he added that, in giving consideration to a grade separation, pedestrian safety should play a very

ticulière à la sécurité des piétons en raison du nombre très élevé de piétons qui traversent les voies et des accidents qui ont été signalés à ce passage à niveau à deux voies ferrées.

Finalement, le témoin a jugé très inquiétante la proposition de faire aboutir en culs-de-sacs les deux côtés du chemin Montgomery situés de part et d'autre des voies ferrées, car il faudrait alors détourner la circulation vers l'avenue Islington et le chemin Royal York. Or, ces deux artères ont déjà presque atteint leur capacité de circulation et la déviation proposée ne ferait qu'aggraver les problèmes de circulation sur ces routes. Puisque dans le cadre de cette proposition les piétons devront malgré tout traverser les voies ferrées, le témoin a proposé que l'on envisage plutôt une solution qui permettrait de séparer la circulation piétonne du trafic ferroviaire.

Contre-interrogé par l'avocat du requérant, M. Denes a fait remarquer que le bourg d'Etobicoke avait juridiction sur le chemin Montgomery. Répondant aux questions relatives à la simultanéité du trafic des trains du GO et de la circulation automobile et piétonne au passage à niveau, le témoin a déclaré que d'après les tableaux du volume de la circulation, le passage des deux derniers trains du matin se situerait aux heures de pointe matinale de la circulation automobile de 8h à 9h. De plus, a-t-il ajouté, les trois trains de l'après-midi passeraient juste en dehors de la période de pointe de 17h - 18h. Quant à la coincidence avec la circulation piétonne, les deux derniers trains du GO du matin passeraient à la hauteur du chemin Montgomery aux heures de pointe de 8h - 9h, et, finalement, tous les trains du GO de l'après-midi passeraient en dehors de la période de pointe des piétons de 15h - 16h.

M. Denes a de plus émis l'opinion qu'un passage complètement dénivelé, tant pour la circulation piétonne que pour la circulation automobile, devrait être construit à la hauteur du chemin Montgomery.

Interrogé par le commissaire Thomson, le témoin a déclaré qu'à la suite de l'accident survenu en février 1976, le bourg d'Etobicoke avait érigé une barrière protectrice et posé un panneau recommandant de "Regarder de chaque côté avant de traverser les voies ferrées" ("Look both ways before crossing railway tracks") et ce,

important part in view of the very large number of pedestrians crossing the tracks and the record of fatalities at this two-track crossing.

Finally, the witness considered the suggestion of dead-ending Montgomery Road each way as rather alarming because a diversion of this road traffic to Islington Avenue and Royal York Road, which already carry traffic near their capacity, could cause major traffic problems on these roads. Any such suggestion obviously meant that pedestrians would still have to cross the tracks; therefore the witness proposed that an alternative regarding pedestrian traffic would require some other means of separating them from rail traffic.

Cross-examined by Counsel for the Applicant, Mr. Denes pointed out that authority over Montgomery Road resided in the Borough of Etobicoke. In response to questions regarding potential coincidence betwen GO trains and highway and pedestrain traffic on the crossing, the witness testified that, according to his traffic count chart, the two last morning trains would fall within the 8 and 9 a.m. vehicular peak period; that all three afternoon trains would travel just a little off the vehicular peak period of 5 to 6 p.m.; that, in relation to pedestrian traffic, the two last morning GO trains would pass Montgomery Road at the peak period of 8 to 9 a.m.; lastly, that all the afternoon GO trains would avoid the pedestrian peak of 3 to 4 p.m.

Mr. Denes furthermore gave his opinion that a total grade separation for both pedestrians and vehicles at Montgomery Road rail crossing should be built.

On examination by Commissioner Thomson, the witness stated that, following the fatality which occurred in February of 1976, the Borough of Etobicoke erected a safety barrier and installed a post and a sign saying: "Look both ways before crossing railway tracks", in order to attempt to provide some protection for

afin d'offrir une certain protection aux piétons et cyclistes. L'administration municipale avait jugé bon de prendre cette mesure étant donné les graves problèmes que peuvent rencontrer les piétons traversant le passage à niveau. Le bourg avait effectué ces améliorations en 1976 fort de la pleine coopération du CPL et de l'approbation du Comité. Répondant ensuite à une question du commissaire Drainville, M. Denes a expliqué que la barrière avait été installée à la suite des démarches effectuées par les Associations de contribuables dans le but d'améliorer la sécurité du passage à niveau.

pedestrians and bicyclists. They felt that this measure needed to be introduced at this crossing in view of the severe pedestrian crossing problems. The Borough installed this improvement with the full co-operation of CPL and the approval of the Committee in 1976. Replying to a question from Commissioner Drainville, Mr. Denes explained that the installation of the barrier was their response to approaches by Ratepayers Associations to improve safety at the crossing.

L'avocat du bourg d'Etobicoke a produit un autre témoin en la personne de M. J.T. Riley, commissaire des services récréatifs et des parcs du bourg. Durant l'interrogatoire, le témoin a déclaré que les environs du passage à niveau du chemin Montgomery comprennent, entre autres, le parc Central, parc régional équipé de nombreuses installations récréatives fortement utilisées et que 95% de la circulation à destination de ces installations emprunte le chemin Montgomery. Le témoin a émis l'opinion que la fermeture du chemin Montgomery de l'un ou de l'autre côté des voies ferrées aurait des effets négatifs sur le programme récréatif du bourg car la plupart des personnes se livrant à des activités récréatives et arrivant par la route devraient alors suivre des itinéraires assez compliqués pour se rendre au parc, particulièrement dans le cas des personnes venant du nord et de l'est.

Counsel for the Borough of Etobicoke produced another witness, Mr. J.T. Riley, Commissioner of Parks and Recreation Services with the Borough. Under direct examination, the witness stated that the surrounding environment of the Montgomery Road crossing consists among others of Central Park, a regional park entailing many recreation facilities very heavily used; that 95 percent of the traffic to these facilities used Montgomery Road. The witness gave his opinion that a closing-off of Montgomery Road on either side of the tracks would adversely affect the Borough's recreational program because many of the participants coming by car would have to follow very circuitous routes to reach the facilities, particularly from the north and the east.

L'un des autres témoins du bourg d'Etobicoke, M. C.A. Crawford, membre de la police métropolitaine de Toronto et plus précisément commandant d'unité pour le district englobant Etobicoke, a fourni des détails sur deux accidents mortels. Il a indiqué en premier lieu l'accident survenu il y a deux ou trois ans lorsqu'une piétonne est passée au- dessous du bras de protection automatique ou l'a contourné et, après le passage d'un premier train, a été happée par un autre train venant dans l'autre direction. Un deuxième accident mortel est survenu en 1973 lorsqu'un étudiant qui traversait illégalement les voies ferrées s'est fait frapper par un train de passagers, à proximité du pont ferroviaire de Mimico Creek. Le témoin a déclaré qu'aucun enfant n'avait été blessé dans des accidents ferroviaires au cours des dernières années. Il était cependant d'avis que l'accroissement actuel du trafic ferroviaire présente des risques accrus,

Another witness for the Borough of Etobicoke, Mr. C.A. Crawford, member of the Metropolitan Toronto Police Force and more precisely Unit Commander for the district comprising Etobicoke, brought out evidence regarding two fatal accidents. He listed one which had happened two or three years before when a female pedestrian, having passed under or around the arm of the automatic protection, and after the passage of a train, was struck by another train coming in the opposite direction. A second fatality occurred about 1973 involving a student who trespassed on the tracks and was killed by a passenger train in the vicinity of the Mimico Creek railway bridge. The witness stated that, as far as accidents were concerned, no children had been injured in recent years as a result of trains. However, he thought that the increase in train traffic that was being experienced would create additional hazard for children as well as

aussi bien pour les adultes que pour les enfants des environs. Selon lui, la plupart des piétons traversaient le passage à niveau du chemin Montgomery en respectant les règlements. Il a proposé la construction d'un passage inférieur pour les piétons et les automobilistes.

Questionné par le président au sujet d'un passage inférieur pour piétons seulement, le témoin a déclaré que cela pourrait présenter certains dangers la nuit si les risques d'agressions criminelles n'étaient pas éliminés et si le passage était peu fréquenté. Il a en outre précisé que l'installation d'un système de télévision en circuit fermé, relié au poste de police le plus proche et muni d'un haut parleur qui permettrait aux polices de s'adresser aux piétons se trouvant à l'intérieur du tunnel, constituait probablement la meilleure solution au problème des assauts et des vols de sacs à main.

L'avocat du bourg d'Etobicoke a ensuite présenté un autre témoin, M. A.G. Taylor, ingénieur municipal du bourg, lequel a exprimé les inquiétudes de la municipalité à propos de la circulation automobile et piétonne, relativement au projet de construction d'une troisième voie ferrée traversant le chemin Montgomery. Ces inquiétudes se sont manifestées plus sérieusement en mai 1979 lorsque le bourg a chargé des experts-conseils de réaliser une étude de faisabilité de la construction d'un étagement de voies à la hauteur du chemin Montgomery. À Etobicoke ce projet est le troisième dans l'ordre de priorité, principalement à cause du rapport coût/risque établi par le ministère des Transports et des Communications de l'Ontario pour déterminer les projets d'étagements de voies qui pourraient bénéficier de subventions en vertu des dispositions des parties II et III de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*. M. Taylor a ajouté que la requête présentée en vue de la construction d'une troisième voie avait donné un élan au projet d'étagement de voies du chemin Montgomery et que la haute priorité qui avait été accordée à ce projet découlait essentiellement de son faible coût. De toute façon, ce projet d'étagement de voies répondrait aux critères de coût/risque du M.T.C. même si la troisième voie n'était pas construite, de sorte que celle-ci n'ajoute que plus de poids à l'argument.

M. Taylor a déclaré que la construction d'un étagement de voies à cet endroit nécessiterait

adults in the area. The witness thought that pedestrians at the Montgomery Road crossing were conforming to the law in most cases. He proposed the construction of an underpass for pedestrians and vehicular traffic.

Examined by the Chairman about an underpass for pedestrians alone, the witness testified that such an underpass could be harmful to pedestrians using it at night if the criminal element is not eliminated and if little traffic goes through it. In his experience he found that the installation of a closed circuit television in a pedestrian underpass, connected to the nearest police station, accompanied by a loud speaker to permit the police to talk through it into the tunnel, was probably the best solution to the problems of muggings and purse snatchings.

Counsel for Etobicoke produced a further witness, Mr. A.G. Taylor, the Borough Engineer, who pointed out the municipality's concern about the pedestrian and vehicular traffic on Montgomery Road in view of the application for a third railway track. The Montgomery Road matter came under serious study in May 1979 when the Borough appointed consultants to make a feasibility study on the construction of a grade separation at this particular site. This project was rated as the third in priority in Etobicoke, especially because of a cost/risk ratio developed by the Ministry of Transportation and Communications of Ontario for qualification of grade separation projects for grant under Parts II and III of the *Railway Relocation and Crossing Act*. Mr. Taylor explained that the proposed third track gave impetus to the Montgomery Road grade separation and its high priority was developed basically through its low cost. This grade separation would qualify anyway under the M.T.C. cost/risk criteria even if the third track were not to be built, so that the third track only added weight to the argument.

Mr. Taylor testified that the construction of a grade separation at this site would require the

l'acquisition de deux propriétés et que les modifications à apporter aux autres propriétés ne consisteraient qu'à changer leurs entrées. Le témoin a émis l'opinion que, dans le meilleur des cas, les travaux de construction d'étagement de voies, à la hauteur du chemin Montgomery dureraient environ deux ans, une fois que le Comité aura pris sa décision, et, au pis, trois ans, sinon plus. En ce qui concerne le financement du projet, le bourg n'a pas établi de budget spécifique à cet effet pour 1980.

M. Taylor a fait remarquer que le bourg n'avait pas déposé de demande auprès du Comité en vue de construire un étagement de voies au chemin Montgomery, mais qu'il en avait avisé le M.T.C. et lui avait mentionné son projet. L'avocat d'Etobicoke a confirmé qu'aucune demande officielle n'avait été déposée. Cependant, comme la position du bourg est présentée devant le Comité à l'occasion de la présente audience, il est possible de la considérer comme la déclaration d'intention du bourg, conformément aux articles 196 et 197 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Contre-interrogé par l'avocat du requérant, M. Taylor a déclaré que le problème des piétons au passage à niveau du chemin Montgomery et la présence de deux écoles et d'installations récréatives dans le voisinage accentuaient la priorité d'un étagement de voies. Il a estimé que les coûts de construction d'un étagement de voies à la hauteur du chemin Montgomery s'élèveraient à $2 250 000, y compris le coût d'acquisition des terrains.

Interrogé par le commissaire Drainville, M. Taylor a affirmé que le bourg n'avait pas déposé de demande auprès du Comité relativement au projet de construction d'un étagement de voies à la hauteur de l'avenue Steeles, puisque la municipalité ne faisait qu'entamer les travaux de conception (le bourg avait déjà deux projets d'étagement de voies en cours d'étude avant que ne se présente la cas du chemin Montgomery, soit celui du chemin Shorncliffe, prioritaire, et celui de l'avenue Steeles, deuxième dans l'ordre de priorité). Si la requête du CPL concernant le chemin Montgomery avait précédé celle de l'avenue Steeles, la municipalité d'Etobicoke aurait adressé une requête au Comité relativement à cette route (Montgomery) sur la même base et selon les mêmes équations de coûts que les deux autres projets. Finalement le témoin a indiqué

acquisition of two properties, and changes to other properties involve changing driveways. The witness gave his opinion that, in the best case, the completion of the Montgomery Road grade separation could take approximately two years from the date of the Committee's decision and, in the worst case, three years and perhaps more. Regarding the financing of this grade separation, the Borough was not setting any money aside for 1980 construction.

Mr. Taylor pointed out that the Borough had not filed with the Committee an application for Montgomery Road grade separation but they notified the M.T.C. and indicated to them their program. Counsel for Etobicoke confirmed that no formal application, per se, had been filed; however, the position of the Borough was filed before the Committee hearing and it could be construed as notice of their intention to apply under Sections 196 and 197 of the *Railway Act*.

Cross-examined by Counsel for the Applicant, Mr. Taylor stated that the pedestrian problem at Montgomery Road crossing and the proximity of two schools and recreation facilities increased the priority accorded to a grade separation. He anticipated that the costs of building a grade separation on Montgomery Road, including the cost of acquiring land, would be about $2,250,000.

On examination by Commissioner Drainville, Mr. Taylor stated that the Borough had not yet filed an application with the Committee regarding Steeles Avenue grade separation project, as they had only just started to proceed with design. (The Borough had already two other grade separation projects underway before Montgomery Road was considered; Shorncliffe Road Project, first in priority, and Steeles Avenue second.) If the Montgomery Road application from CPL had preceded the Steeles Avenue application, Etobicoke would have sent the Committee an application regarding Montgomery Road on the same basis and with the same costing formula as the other two. Lastly, the witness explained that the Borough objected to sharing the costs of a grade separation on Montgomery Road for a reason of timing but not in principle;

que le bourg d'Etobicoke s'opposait au partage des coûts de construction d'un étagement de voies pour une question d'opportunité et non de principe. En effet, les obligations du bourg à l'égard des deux autres projets, ceux du chemin Shorncliffe et de l'avenue Steeles, l'empêchent à l'heure actuelle de participer au financement de la construction d'un étagement de voies du chemin Montgomery.

M. D. Wanless, directeur du Collège d'Etobicoke a lui aussi témoigné en faveur de bourg. Il a déclaré que l'arrêt occasionnel des trains au passage en question pouvait, ainsi qu'il a pu le constater de visu, empêcher matériellement les étudiants d'arriver à l'école à l'heure.

L'avocat du bourg a ensuite demandé le témoignage de M. R.S. Adachi, vice-président et ingénieur en chef du secteur des transports de la firme FENCO Consultants Limited et expert-conseil d'Etobicoke dans la présente affaire. Le témoin a présenté les résultats des études réalisées par sa firme et selon lesquels la construction d'un étagement de voies à la hauteur du chemin Montgomery est réalisable. La firme recommande en effet la construction d'une artère urbaine collectrice à deux voies qui passerait sous les voies ferrées du CPL et comporterait des trottoirs surélevés de chaque côté, particulièrement près de la structure du passage intérieur. La firme est d'avis qu'il faut conserver les voies d'accès local à la promendade Allanbrooke et au Collège d'Etobicoke, ainsi que le terrain de stationnement situé au sud-ouest du passage. Pour ne pas modifier la hauteur maximale de 15 pieds 3 pouces nécessaire dans certaines structures du CPL, la firme propose une pente d'approche de 7% de chaque côté, au lieu de la pente d'approche courante de 5%. Cette dénivellation plus prononcée permettait de ne pas modifier la façade des résidences, en particulier les voies d'entrée. En raison de cette dénivellation, il faudra évidemment procéder à d'importants travaux de reconstruction de la promenade Allanbrooke en direction est, sur une distance d'environ 300 pieds. De cette façon, toutes les maisons touchées par la reconstruction de cette rue à l'exception de deux, pourront conserver leur entrée.

M. Adachi a déclaré que la propriété située dans le coin sud-est de la promenade Allanbrooke devait être achetée sur-le champ parce que les véhicules ne pourront y accéder et que les

Etobicoke's commitment to the other two projects of Shorncliffe Road and Steeles Avenue made it very difficult for them to finance a Montgomery Road grade separation at this particular time.

Mr. D. Wanless, the Principal of Etobicoke Collegiate, was another witness for the Borough. He stated that the occasional stopping of trains at the crossing, which he had observed himself, sometimes caused the students to be technically late in arriving at school.

Counsel for the Borough then called Mr. R.S. Adachi, Vice-President and Chief Engineer of Transportation with FENCO Consultants Limited and consultant in the present matter for Etobicoke. The witness presented the consultant's findings that a grade separation is feasible at Montgomery Road. They recommend the construction of a two-lane urban collector road to pass under the CPL tracks and to provide for elevated sidewalks on both sides, in particular near the subway structure. They favour the maintenance of local access for both Allanbrooke Drive and the Etobicoke Collegiate and the present parking lot south-west of the crossing. To maintain the necessary vertical clearance of 15 feet 3 inches in certain CPL structures, they propose an approach grade of 7% on either side rather than the conventional 5%; the reason for the steeper than normal grade being to avoid impact on the frontages of residences, particularly in preserving driveway access. This lowering of grade, of course, would necessitate major reconstruction of Allanbrooke Drive going east, for an extent of approximately 300 feet; on the other hand, all the homes affected on this street could preserve their driveways, with the exception of two.

Mr. Adachi stated that the property in the south-east corner of Allanbrooke Drive would have to be pruchased outright in view of the impossibility of maintaining vehicular access

limites du terrassement de la section souterraine du passage devront passer sous la maison. En ce qui concerne la deuxième maison, le témoin a estimé en outre que l'accès des véhicules par le côté opposé nord-est, posera des problèmes à cause de la voie d'entrée extrêmement courte. En conséquence, la firme envisage donc, dans ses plans, l'achat sur-le-champ de deux propriétés. Il reste cependant la possibilité de réorienter la seconde de ces deux propriétés, c'est-à-dire qu'il s'agirait en fait de réorienter la voie d'entrée de cette propriété et de permettre à d'autres propriétaires voisins de l'utiliser.

À l'entrée du terrain de stationnement du complexe sportif situé au sud-ouest du passage à niveau, la firme propose d'abaisser la pente de 1.7 mètre, soit d'environ 6 pieds. La firme partage l'avis du bourg voulant que l'on abandonne les installations de stationnement se touvant sur la propriété de l'Hydro Ontario et que l'on construise un nouveau terrain de stationnement en face du stade du complexe sportif, ce qui signifie à toute fin pratique un léger déplacement vers le sud. Cependant, la firme d'experts-conseils recommande que les véhicules de l'Hydro Ontario puissent continuer d'accéder à leurs terrains, adjacents à la voie ferrée.

Le terrain de stationnement du Collège d'Etobicoke serait très affecté par la dénivellation de 8 pieds, à la hauteur de la promenade Allanbrooke. La firme d'experts-conseils suggère donc, dans son rapport, d'abaisser l'ensemble du terrain de stationnement de quelque 9 pieds, de façon à ce qu'il soit au même niveau que l'élévation proposée à cette intersection particulière, et de le reconstruire complètement afin de lui redonner la même surface à niveau dont il jouit actuellement.

En conséquence, le plan, tel qu'il a été présenté par le témoin, conserve toutes les voies d'accès, particulièrement celles donnant sur la promendade Allanbrooke et le terrain de stationnement du Collège d'Etobicoke. M. Adachi a fait remarquer que le projet de construction d'un étagement de voies au chemin Montgomery comprenait tous les travaux de finition, tels que la reconstruction ou la rénovation de toutes les voies d'entrée et les façades touchées. On évalue à $2.26 millions le coûts de ce plan d'étagement de voies.

and the fact that the grading limits in the subway section would be beyond the limit of the house. Futhermore, the witness expected a problem in vehicular access for the house on the opposite north-east corner because of the extremely short driveway. Therefore, the consultants envisaged in their schemes the outright purchase of two properties except that there remained the possibility of reorienting the second mentioned house, in the sense that the driveway could be reoriented and utilized by other property owners.

At the entrance to the Sports Complex parking lot south-west of the railway crossing, the consultants proposed to lower the grade 1.7 metres, about 6 feet. They agreed with the Borough proposal to abandon those existing parking facilities, that lie on Ontario Hydro property, and to build a new parking lot in front of the arena of the Sports Complex, necessitating a slight relocation in a southerly direction. The consultant recommends, however, that access for Ontario Hydro vehicles that enter onto their lands abutting the railway be retained.

The lowering of grade by 8 feet at Allanbrooke Drive would have a severe impact on the Etobicoke Collegiate parking lot, so the consultant's report suggested lowering this whole parking lot by about 9 feet in order to match the proposed elevation at this particular intersection and to reconstruct it in its entirety, resulting in a level grade such as the parking lot enjoys today.

Therefore, the scheme as presented by the witness maintained all accesses, in particular for Allanbrooke Drive and Etobicoke Collegiate parking lot. Mr. Adachi pointed out that the proposal for Montgomery Road grade separation included all the cosmetic work such as reconstruction or renovation of all affected driveways and frontages. The estimated cost of their grade separation scheme was $2.26 million.

En ce qui a trait à la conservation des routes locales donnant sur le chemin Montgomery, le résumé et les recommandations (document (E-8) présentés par ce témoin prévoient que la dénivellation de cette route nécessitera également la reconstruction de l'avenue Lynngrove, une rue située au sud des voies ferrées.

Contre-interrogé par l'avocat du requérant, M. Adachi a convenu que la construction d'un au're trottoir sur le côté est du chemin Montgomery traversant la voie en passage inférieur présenterait un avantage supplémentaire pour le bourg d'Etobicoke. Le témoin a indiqué qu'il était possible de relier la propriété de l'Hydro Ontario adjacente aux voies ferrées et le terrain de stationnement du complexe sportif que l'on envisageait de relocaliser et que le bourg étudiait actuellement cette question. Le projet des experts-conseils comprend l'éclairage complet du secteur concerné notamment celui du passage inférieur. Quant à la limite de vitesse des véhicules empruntant le passage inférieur, les experts-conseils recommandent qu'elle soit de 40 km/h d'un bout à l'autre du tunnel. Finalement, le témoin a déclaré que le coût total prévu concerne l'ensemble du plan de l'étagement de voies qu'il a décrit et, en particulier, la reconstruction du terrain de stationnement du Collège, ainsi que le coût d'acquisition des deux propriétés mentionnées. Cependant, ces coûts ne couvrent pas la relocalisation et la reconstruction du terrain de stationnement du complexe sportif.

Répondant à l'avocat de la T.A.T.O.A., M. Adachi a indiqué que si le Comité acceptait le projet de l'étagement de voies, les études de conception ne pourraient être terminées à temps pour adjuger le contrat au printemps, mais que l'adjudication aurait lieu au printemps de 1981. La firme d'experts-conseils recommande d'adjuger le contrat au printemps, pour pouvoir tirer avantage du bas niveau de la nappe aquifère en été dans la région du chemin Montgomery, à la suite de quoi, la construction durerait de 18 mois à 2 ans.

(b) Associations locales de contribuables et résidents

M. McLuskey a produit un certain nombre de témoins au nom des Associations de contribuables et résidents de Montgomery et d'Islington.

Regarding the maintenance of local road access with Montgomery Road, the summary and recommendation document (Exhibit E-8) produced by this witness added that the lowering of grade of this road would necessitate the reconstruction of Lynngrove Avenue too, a street south of the railway.

Cross-examined by Counsel for the Applicant, Mr. Adachi agreed that the establishment of another sidewalk on the east side of Montgomery Road through the underpass would provide an additional benefit to the Borough of Etobicoke. The witness indicated a possible connection between the Ontario Hydro property adjacent to the tracks and the projected relocated sports complex parking, this matter being under review by the Borough. Consultants' proposal comprised full illumination within the limits of the project, including the underpass area. Concerning the speed limit of vehicles passing through the underpass, the consultants recommended its maintenance throughout at 40 kilometres per hour for the whole project limit. Finally, the witness testified that their estimated total cost included all the grade separation scheme he described and in particular the reconstruction of the Collegiate parking area as well as the cost of acquiring the two properties; this figure, however, does not cover the relocation and rebuilding of the sports complex parking lot.

Replying to Counsel for T.A.T.O.A., Mr. Adachi suggested that, if their grade separation project were approved by the Committee, the award of the construction contract would take place in the spring of 1981, spring being their recommendation as the best award time to take advantage of the lowness of the water table in the summertime in the Montgomery Road area; following which, the construction period would last 18 months to 2 years.

(b) Local Ratepayers and Residents Associations

Mr. McLuskey produced a number of witnesses on behalf of the Montgomery Ratepayers and Residents Association and the Islington Ratepayers and Residents Association.

Son premier témoin a été M. Nick Rewenko, un étudiant de quatorze ans de l'école Michael Power, qui a affirmé avoir vu des enfants passer entre les wagons d'un train de marchandises arrêté à la hauteur du passage à niveau du chemin Montgomery, alors que les barrières étaient abaissées, que les feux clignotaient et que la cloche sonnait. Il a ajouté, qu'il n'avait, à aucun moment vu un employé de la compagnie ferroviaire aider les enfants à passer entre les wagons ou à les contourner.

Contre-interrogé par l'avocat du requérant, le témoin a décrit l'aventure qui lui était arrivée au passage à niveau du chemin Montgomery. Alors qu'il se rendait à une séance d'entraînement de volleyball, il est descendu de la voiture de son père devant le passage à niveau qui était fermé en raison de la présence d'un train immobile et détaché. Un employé de la compagnie ferroviaire, équipé d'un walkie-talkie, envoyait des signaux de la main au mécanicien de la locomotive pour faire reculer le train. L'écart entre les deux parties du train se trouvait à l'est du chemin Montgomery, en direction du chemin Royal York, de sorte que le témoin ne pouvait traverser l'espace libre. L'employé de la compagnie ferroviaire a alors dit au jeune piéton que le train était détaché et l'a invité à monter sur un wagon pour se rendre de l'autre côté de la voie ferrée. Comme il y avait un wagon plat, le jeune homme a grimpé sur celui-ci par une échelle latérale, a traversé le pont et a commencé à descendre par l'échelle située de l'autre côté du wagon. Le train était immobile, mais il s'est mis à avancer avec soubresauts alors que l'adolescent avait entrepris de descendre l'échelle. Celui-ci a alors réussi à sauter par terre sans se blesser.

Répondant à l'avocat du requérant au sujet de son témoignage concernant des enfants qui passaient entre les wagons d'un train arrêté et bloquant la route, le témoin a précisé qu'il n'avait pour sa part observé qu'une seule fois ce genre de comportement et que les enfants avaient grimpé par-dessus la barre de raccordement au lieu de se faufiler par en-dessous. Le témoin a admis avoir déjà agi de la sorte.

M. McLuskey a présenté au Comité un autre témoin, M. J. Lukasiewicz, Professeur d'Ingénierie et Chercheur à Ottawa qui a fourni des précisions au sujet des déraillements et des accidents se produisant à des passages à niveau. Le témoin s'est reporté à une carte (document PI-3),

His first witness, Nick Rewenko, a fourteen year old student attending Michael Power School testified that he has seen children cross between the cars of a freight train stopped on the Montgomery Road crossing with the barriers down, the signals flashing and the bell ringing; that at no time did railroad employees assist children to cross between the cars or to walk around the train.

On cross-examination by Counsel for the Applicant, the witness described a personal experience at the Montgomery Road level crossing; on his way to a volleyball practice, his father dropped him off in front of the crossing because of a stopped and unattached train standing there; a railway employee equipped with a walkie-talkie radio was waving his hand to indicate to the locomotive engineer to back up the train; the break was to the east of Montgomery Road towards Royal York Road so that witness could not walk between the two parts of the train; the railroad employee told the witness that the train was detached and invited him to pass through it to reach the other side; there being a flat car on the crossing, witness climbed up a ladder on one side and walked across the deck of the car and then down the ladder on the other side; the train was standing still until he was about to get off, but started jolting as he started to descend. He jumped to the ground and suffered no injury.

In response to Counsel for the Applicant about his testimony of children crossing between train cars blocking the road, the witness added that he had personally witnessed this behaviour only once and that the children climbed over the connecting link rather than duck under it. The witness admitted to having done so himself.

Another witness produced by Mr. McLuskey, Prof. J. Lukasiewicz from Ottawa, Professor of Engineering and Researcher, gave evidence regarding derailments and level crossing accidents. He referred to a map (Exhibit PI-3), prepared a number of years ago for the Canadian

préparée il y a quelques années pour le compte de la Commission canadienne des transports et montrant qu'entre novembre 1974 et octobre 1975, 21 déraillements et 64 accidents s'étaient produits à des passages à niveau dans la région de Toronto, Fort Erié, Windsor et Sarnia, en Ontario, à l'issue desquels de nombreuses personnes avaient été blessées. Le témoin a expliqué que ce nombre élevé d'accidents à des passages à niveau résultait de la densité de peuplement de cette région qui comprend un grand nombre de passages à niveau. Le témoin a déclaré que le poids des trains de marchandises traversant le chemin Montgomery était un facteur qui tendrait à accroître les risques de déraillements. Il a ajouté que la vitesse des trains combinée à la présence d'une courbe à proximité de la route aggravait certainement le problème.

Transport Commission, showing that from November,1974 to October, 1975 21 derailments and 64 crossing accidents at which people were injured occurred in the area of Toronto, Fort Erie, Windsor, and Sarnia, in Ontario; the witness explained this figure of numerous crossing accidents by the high density nature of this area entailing many rail/highway crossings at grade. The witness stated that the weight of freight trains crossing Montgomery Road is a factor tending to increase the incidence of derailments and the train speeds and the presence of a railway curve in the vicinity of this road, as compounding factors, would certainly worsen the problem.

M. Lukasiewicz a recommandé l'adoption de dispositifs de sécurité pour permettre aux trains de marchandises de traverser le chemin Montgomery en toute sécurité, puisque le trafic ferroviaire est très important sur cette ligne de Galt. Il a préconisé la mise en place d'un système de contrôle automatique des trains, d'un détecteur de boîtes chaudes, de défauts de roulement et de pièce traînante, et d'un détecteur instantané de déraillement. Le témoin a de plus déclaré, qu'à son avis, l'exploitation d'un train de banlieue rapide traversant un passage à niveau en zone urbaine ne permettrait certainement pas d'assurer la sécurité au passage du chemin Montgomery. Il a donc recommandé la construction d'un étagement de voies.

Mr. Lukasiewicz recommends as safety devices to ensure the safe transportation across Montgomery Road of freight traffic, which is of a heavy nature on this Galt line, an automatic train control, a detector of hot boxes, of bearing failures, of dragging equipment and an instantaneous detector of derailment. The witness declared the running of a fast commuter train across a level crossing in an urban area to be a totally unacceptable method of ensuring safety at Montgomery Road crossing, and recommended the construction of a grade separation.

Contre-interrogé par l'avocat du requérant, le Professeur a développé sa dernière recommandation concernant la construction d'un étagement de voies et a jugé indispensable de supprimer des passages à niveau, particulièrement si les trains du GO traversent une zone urbaine, que la troisième voie proposée soit construite ou non. Il a ajouté qu'il serait safisfait si le Comité autorisait la construction d'une troisième voie ferrée passant par le chemin Montgomery à condition que l'on construise un étagement de voies sécuritaire.

On cross-examination by Counsel for the Applicant, the Professor enlarged upon his last mentioned recommendation justifying a grade separation, by claiming as a necessity the elimination of level crossings especially in the eventuality of the GO train line through an urban area, whether the proposed third track is constructed or not. He added he would be satisfied that the Committee could ensure a safe crossing being built if it were to order the construction of a grade separation as a condition of granting permission for the third track across Montgomery Road.

Témoignant à titre personnel, M. Vaughan a déclaré que la construction d'une troisième voie ferrée traversant le chemin Montgomery est une erreur monumentale. Il a poursuivi en disant qu'un accident semblable à celui de Mississauga

Mr. Vaughan, appearing on his own behalf, stated that the addition of a third track at Montgomery road was a colossal mistake; that a Mississauga-type accident might occur again quite apart from the results of the Grange

pouvait se reproduire, quelles que soient les conclusions de la Commission d'Enquête Grange, à moins que le Comité et CPL ne traitent plus sérieusement de la présente affaire. Il a de plus ajouté que les résidents d'Etobicoke ne seraient pas aussi privilégiés que les habitants d'une zone industrielle si un accident du genre de Mississauga se produisait dans leur région. Après sa déclaration, M. Vaughan a déclaré qu'il ne représentait plus l'Association des contribuables de Montgomery, puis il s'est retiré de l'audience.

(c) Résidents de la municipalité apparaissant à titre personnel

Lors de l'audience, un certain nombre de résidents ont exprimé leur opposition à la requête du CPL.

M. A. Marchetti, Conseiller du bourg d'Etobicoke, a relaté l'aventure qui lui était arrivée afin de souligner les conditions dangereuses du passage à niveau du chemin Montgomery. Alors qu'il attendait que ses enfants reviennent de la piscine du complexe sportif, il a vu d'autres enfants et quelques adolescents sauter par-dessus les barres de raccordement du train parce que celui-ci avançait lentement. M. Marchetti a émis l'opinion qu'une augmentation du trafic ferroviaire traversant le chemin Montgomery rendrait les environs beaucoup moins sécuritaires, que l'on construise ou non un passage inférieur. Le conseiller a suggéré qu'à son avis, la meilleure idée serait de faire passer les trains plus au nord, de façon à mettre les zones habitées à l'écart des risques d'accident.

M. J. Cruden, résident du chemin Queen Ann, a décrit un incident qui s'était produit au passage à niveau du chemin Montgomery le samedi précédant la tenue de l'audience. Vers 15h45, le témoin a vu une automobile en provenance du nord contourner les barrières en accélérant alors qu'un train, distant d'environ 100 pieds s'approchait du croisement; les barrières étaient baissées, les lumières clignotaient et la cloche sonnait. Le témoin a également remarqué un adolescent d'une quinzaine d'années, qui, après avoir vu le train, s'est mis à courir depuis l'entrée nord, du terrain de stationnement de la piscine. Lorsqu'il a réalisé qu'il avait le temps, il a traversé les voies sans se presser. L'adolescent ne s'était pas trouvé en grand danger. M. Cruden a discuté de ces incidents avec des gens de l'agglomération et en a conclu qu'ils étaient assez courants.

Inquiry, unless the Committee and CPL did not treat the present matter more seriously than he had been led to believe they were doing; that the Etobicoke residents would not be so fortunate as to have such an accident occur in an industrial area as before. After his statement, Mr. Vaughan indicated that he would no longer act for the Montgomery Ratepayers and Residents Association and withdrew from the hearing.

(c) Local Residents on Their Own Behalf

A number of local residents appeared at the hearing and submitted their views in opposition to the CPL application.

Mr. A. Marchetti, an Etobicoke Alderman, referred to a personal experience to point out the present unsafe condition of the Montgomery Road crossing; while waiting for his children to come from the sports complex swimming pool, he saw some children, young people, jumping through the train because it was either standing or moving slowly. Mr. Marchetti gave then his opinion that an increase in railroad capacity will decrease the safety of the Montgomery Road area, no matter whether a subway is built or not. The Alderman suggested the best idea would be to run the trains up in the north with all the dangers away from built up areas.

Mr. J. Cruden, a resident of Queen Ann Road, described a recent incident he had witnessed himself at the Montgomery Road crossing. On the Saturday preceding his testimony, at about 3:45 p.m., the witness saw a car coming north on this road that accelerated around the gates while a train, perhaps 100 yards down the track, was heading west into the intersection; the gates were down, the lights flashing and the bell clanging. Still more interesting was a teenager, about 15 years old, who spotted the train coming and ran across the tracks quite unhurriedly; the teenager was not in any great danger. Mr. Cruden discussed these incidents with people in the community and came to the conclusion that such incidents were not unusual.

Mary Cruden, âgée de 17 ans, étudiante depuis quatre ans au Collège d'Etobicoke, a pour sa part raconté qu'elle avait vu des enfants passer entre les wagons couverts d'un train à l'arrêt, pour traverser les voies ferrées et se rendre à l'école ou chez eux. Une fois, elle a vu un train s'approcher alors que tout le système protecteur fonctionnait adéquatement. Une fois le train passé, un groupe de 30 à 40 étudiants, qui attendaient pour traverser les voies ferrées, a commencé à avancer. L'un des étudiants qui se trouvait en tête du groupe a alors failli être tué par un autre train qui s'en venait sur la même voie et dans la même direction que le train précédent et ce, bien que les barrières avaient été relevées.

Mary Cruden, a 17 year old student at the Etobicoke Collegiate for four years, testified that she saw children going between boxcars to get through a train stopped on the crossing, in order to reach the school and their homes. On one occasion, a train came through with the complete automatic protection operating and after the train had passed, a group of 30 to 40 students lined up to go across the tracks started forward; but one of the first students barely missed being killed by another train coming on the same track and in the same direction, even though the gates had lifted.

Contre-interrogée par l'avocat du requérant, Mary Cruden a complété son témoignage sur l'incident où un étudiant avait failli être happé par un second train: les barrières ne se sont pas abaissées suffisamment vite pour avertir le groupe d'étudiants qu'un autre train s'approchait. Le fait que les barrières aient d'abord commencé à s'élever pour ensuite s'abaisser a semé la confusion chez les étudiants. Le témoin a aperçu l'autre train, s'est arrêté et a jugé qu'il se trouvait hors de danger. L'adolescente a émis l'opinion qu'elle se sentirait beaucoup plus en sécurité si l'on construisait un passage inférieur. Elle n'aurait plus à se soucier des barrières ou des signaux. Elle a ajouté qu'elle aurait cependant plus peur de traverser le tunnel que de marcher dans la rue la nuit, à moins que le tunnel ne soit éclairé. Répondant à une question de M. McLuskey sur le passage inférieur, le témoin a répété que parce qu'elle était une fille, elle serait plus anxieuse de traverser le tunnel, à la nuit tombée.

Under cross-examination by Counsel for the Applicant, Mary Cruden completed her testimony concerning the one occasion when a student was almost hit by another train: the gates did not go back down soon enough in order to warn the people to be aware that another train was coming; the fact that the gates started up and then started back down again made everyone confused about why the gates were coming back down. Witness stated that personally, she would feel a lot safer if an underpass were constructed so that she would not have to worry about gates or signals; she would feel more concerned about walking home in the underpass than walking on the sidewalk on the surface at night, unless the tunnel were lighted. In response to a question by Mr. McLuskey regarding a pedestrian underpass, the witness reiterated that, as a girl, she would feel concerned going through such an underpass in the evening when it is dark.

M. Simon Slater, étudiant au Collège d'Etobicoke et demeurant sur le chemin Royal York, au sud du chemin Dundas, a déclaré qu'il avait vu à plusieurs reprises des gens traverser des wagons plats ou couverts s'arrêtant assez souvent à la hauteur du passage du chemin Montgomery pour une quinzaine ou une vingtaine de minutes. Il a vu une fois un enfant passer pardessus la barre de raccordement de deux wagons alors que le train était arrêté. Lorsque le train s'est mis en marche, l'enfant s'est cogné la tête contre une wagon. Étourdi, il s'est mis à mar-

Simon Slater, an Etobicoke Collegiate student living on Royal York Road below Dundas Street, gave evidence that on many occasions he had seen people crossing over boxcars or flat cars which, quite frequently, were stopped on the Montgomery Road crossing for fifteen or twenty minutes. On one occasion, he saw a youth climb over the couplings between two cars when the train was stopped; as the train started up, the individual banged his head and was wandering around dazed; so that he might easily have been killed had somebody not dragged him out of the

cher, l'air hébété. Il aurait facilement pu se faire tuer si quelqu'un ne l'avait pas rapidement retiré hors du chemin. Le témoin a affirmé que cet incident était le plus terrifiant qu'il ait jamais vu.

Contre-interrogé par l'avocat du requérant, Simon Slater a déclaré ne pas avoir porté plainte au sujet de ce blocage de la route pendant quinze mintues, car il lui semblait que cela aurait été inutile. L'avocat du requérant a invité l'étudiant à téléphoner au bureau du CPL et à porter plainte car, en tant que citoyen, il avait ce droit. De plus, l'avocat du requérant a ajouté que son client aimerait savoir si ses trains s'arrêtent et bloquent le passage du chemin Montgomery car les arrêts qui bloquent la circulation pendant plus de cinq minutes contreviennent à la *Loi sur les chemins de fer*. Le témoin a réaffirmé que ce n'était pas la première fois qu'un train bloquait cette route pendant plus de quinze minutes.

M. S. Flott, demeurant du côté sud de la rue Dundas, à l'est du chemin Montgomery, a émis l'opinion que la question portée devant le Comité ne consistait pas à déterminer si les voies ferrées traversaient la route, mais plutôt de quelle façon elles la traversaient. Selon lui, le passage à niveau est malcommode, peu sûr et très dangereux. Le passage à niveau du chemin Montgomery n'est pas pratique à cause de la circulation ininterrompue de trains pouvant comprendre jusqu'à 80, 90 et même 120 wagons sur cette ligne importante. En outre, les trains bloquent la circulation automobile pour des périodes de temps excédant cinq minutes et que CPL a toujours utilisé cette voie ferrée comme une extension de la gare de triage d'Obico en plus d'y faire passer le trafic habituel. le témoin a vu des files d'automobiles faire la queue devant le passage à niveau fermé à cause d'un train. Les automobiles bifurquaient sur la promenade Allanbrooke et le chemin Loyalist et se rendaient les unes derrière les autres jusqu'à la rue Dundas, en empruntant le chemin Royal York, ou la rue Bloor afin d'éviter l'embouteillage car ils savaient qu'ils auraient à patienter assez longtemps au passage à niveau. Le témoin a déclaré que le manque de praticabilité du passage à niveau du chemin Montgomery le rendait dangereux, car les gens avaient tendance à prendre des risques, tels les étudiants qui se faufilent entre les wagons ou les automobilistes qui contournent les barrières baissées.

way. This was the most terrifying incident seen by the witness.

Cross-examined by Counsel for the Applicant, Simon Slater testified that he did not make any complaint concerning this particular blocking of the road for fifteen minutes because he felt it would be useless. Counsel for the Applicant invited him to phone CPL and complain; as a citizen, he has such right and CPL would like to know if its trains were stopping and blocking Montgomery Road, because such blocking for more than five minutes violated the *Railway Act*. The witness reiterated that more than once a train was blocking this road for more than fifteen minutes.

Mr. S. Flott, a resident of the south side of Dundas Street which lies to the east of Montgomery Road, gave his opinion that the issue before the Committee does not consist of whether the railway crosses this road but how it crosses the street. He considered the level crossing inconvenient, unsafe and highly dangerous. The Montgomery Road crossing was inconvenient in view of the continuous movement of trains entailing 80, 90 and 120 cars on this busy main line, through the blocking of the street by trains for longer than five minutes and because CPL continuously used the railway as an extension of the Obico yard in addition to the movement of through traffic. The witness stated that because of the inconvenient nature of the Montgomery Road crossing, unsafe behaviour was encouraged, for example, for students to cross between cars and for vehicles to run around the ends of the gates.

M. Flott a attiré l'attention du Comité sur deux aspects se rapportant à la sécurité du passage à niveau: d'une part, le nombre, l'âge et les caractéristiques des piétons et, d'autre part, le genre et le volume de la circulation automobile. Il pensait aussi, qu'étant donné que la troisième voie serait utilisée par les trains voyageurs, elle devrait être classée ligne de tramway.

Selon le témoin, un étagement de voies aurait dû être construit il y a au moins cinq ans. Actuellement, il est plus nécessaire que jamais parce que l'actuel passage à niveau pose des problèmes aux personnes empruntant le chemin Montgomery et que le trafic ferroviaire futur augmentera si l'on ajoute une troisième voie. M. Flott n'a pas indiqué de préférence quant au type d'étagement de voies qui pourrait être construit. Il a cependant précisé qu'un passage inférieur ou supérieur éviterait d'arrêter la circulation automobile et permettrait aux enfants de traverser les voies en toute sécurité. En dernier lieu, le témoin a demandé aux membres du Comité s'ils étaient conscients que le croisement du chemin Montgomery était le seul passage à niveau de cette ligne du CPL reliant le chemin Shorncliffe à la gare de triage d'Agincourt, (c'est-à-dire le seul passage à niveau).

Au cours des discussions qu'il a eues avec l'avocat du requérant, le témoin a critiqué le CPL qui, selon lui, avait compris qu'il fallait construire un étagement de voies mais ne s'était cependant pas présenté à l'audience avec un projet tenant compte de la proposition du bourg. Il a qualifié de "ridicule" la requête du CPL concernant la construction d'une troisième voie ferrée au passage à niveau. Compte tenu de ses connaissances et de son expérience en la matière, CPL, a-t-il ajouté, aurait dû se présenter devant le Comité avec quelques propositions concrètes. Le témoins a suggéré que, si CPL voulait construire une troisème voie ferrée traversant le chemin Montgomery, il devait se charger de la construction d'un étagement de voies. L'avocat du requérant a répliqué en disant que son client avait étudié le projet d'un étagement de voies de $2.26 millions avec les responsables du bourg et qu'il ne l'avait pas rejeté. Il a ajouté que son client avait recommandé la construction d'un passage à niveau parce que, selon les données dont il disposait avant l'ouverture de l'audience, il ne lui semblait pas nécessaire de construire un étagement de voies.

Mr. Flott pointed out to the Panel two considerations on the issue of safety at the level crossing: the amount, the age and characteristics of pedestrian traffic and the kind and volume of vehicular traffic. He also thought that, as the third track was to be used by passenger trains, it should be classed as a tramway.

The witness suggested that a grade separation had been required for five years. One needed such construction even more now because of the inconvenient nature of the existing level crossing to the people using this roadway and of the current and possibly increased future traffic on the railway with a third track added. Mr. Flott did not care about the kind of grade separation. He added that the building of an overpass or an underpass enabled vehicles to be kept in motion and would also ensure a safe crossing for pedestrians. Lastly, the witness asked the Panel if they realized that Montgomery Raod crossing was a unique level crossing on this CPL line between Shorncliffe Road and the Agincourt yard, (that is, the only grade crossing).

During discussions with Counsel for the Applicant, the witness criticized CPL for understanding the necessity of a grade separation but not coming to the hearing with a proposal that took into account the Borough's suggestion; he described CPL's application for a third track level crossing as "ludicrous"; CPL could have come to the hearing with some suggestions in advance in view of their expertise and ability in this regard. The witness suggested that, if CPL wanted to build a third track across Montgomery Road, it should take the responsibility of constructing a grade separation. Counsel for the Applicant replied to Mr. Flott that CPL considered the $2.26 million grade separation scheme with Borough officers, did not reject it and the Applicant had recommended a level crossing because, according to their information at the commencement of the hearing, a grade separation was not necessary in their opinion.

M. Flott a conclu son intervention en déclarant que les gens devaient traverser la route rapidement, en toute sécurité, commodément et sans danger. Il a ajouté que ce souhait n'était pourtant pas excessif.

Interrogé par le commissaire Thomson, le témoin a relaté l'aventure terrifiante qu'il avait connue, lorsque deux trains sont venus de la même direction en empruntant deux voies différentes. Il était environ minuit lorsqu'un train a traversé la route. Les barrières ont commencé à se lever et le témoin s'est mis à avancer sans songer à regarder dans la direction d'où le train était venu. Mais, dès que les barrières ont commencé à redescendre, le témoin, un peu effrayé, a regardé de chaque côté pour s'apercevoir à sa grande surprise, qu'un second train arrivait dans la même direction que le premier. M. Flott a déclaré que le système de protection l'avait prévenu à temps et qu'il ne s'était donc pas trouvé en danger imminent car il avait pu s'écarter de la voie assez vite. Il s'est cependant demandé si un enfant aurait eu la même réaction.

Le témoin a finalement déclaré que son épouse et lui-même se sentaient concernés par la requête présentée par le CPL en vue de la construction d'une troisième voie à ce croisement, particulièrement à la suite du récent déraillement de Mississauga survenu à proximité de leur collectivité. Sur le plan financier, la construction d'un étagement de voies consiste à déterminer qui devra en assumer les coûts. En tant que contribuable, M. Flott s'est déclaré prêt à apporter sa contribution. Il a suggéré à nouveau que CPL donne aux résidents un autre choix que la construction du passage à niveau prévu.

M. D.A. Gallagher, Président du Conseil étudiant du Collège d'Etobicoke a déclaré que les étudiants jugeaient à peine satisfaisantes les mesures de protection existant au passage à niveau du chemin Montgomery. Outre le bruit et les retards en classe provoqués par le passage des trains, il a remarqué que des trains s'arrêtent souvent au milieu du passage à niveau et a pu observer des étudiants, ainsi que des enseignants, tenter de faire un détour pour passer devant ou derrière le train. Pour sa part, il n'a jamais vu personne essayer de se faufiler entre les wagons du train. Le Président du Conseil

Mr. Flott ended his statement by suggesting that travellers should be able to cross the railway expeditiously, safely, conveniently and without danger to the public and thought that such level of service was not too much to ask.

On examination by Commissioner Thomson, the witness described a frightening personal experience involving two trains coming in the same direction on two different tracks. At about midnight, a train passed in one direction; the gates began to rise, he started forward and it did not occur to him to look in the direction from which the train had come; but as the gates started to come back down agin, the witness looked, obviously a little startled, and found to his surprise that a second train was coming from the same direction. Mr. Flott stated that he was warned by the automatic protection and not in any immediate danger because he had enough time to get off the track, however he wondered if a young child would react in the same way.

Finally, the witness stated that his wife and he had a right to be concerned with the CPL application for a third track at this level crossing in view of the recent Mississauga derailment close to their community. From a financial standpoint, the construction of a grade separation was a question of which pocket the money came from and Mr. Flott said that he himself was prepared to pay for it as a ratepayer. He reiterated his suggestion of letting CPL give the residents an option besides that of the proposed level crossing.

The President of the Student Council at Etobicoke Collegiate, D.A. Gallagher, testified that they found safety precautions at Montgomery Road crossing to be minimal. Apart from the inconvenience of several times being kept late from class due to trains and the annoyance of the noise factor, quite often trains are stopped part way across the intersection and the witness had observed students, and teachers as well, trying to go around the front or the rear of the train; personally, he had never noticed them go between cars through the train. The Student Council totally opposed the present crossing and

étudiant aimerait faire savoir que les étudiants s'opposent fermement à la situation actuelle et qu'ils exigeront la construction d'un passage plus sécuritaire si la troisième voie est construite telle que prévue.

Contre-interrogé par l'avocat du requérant, M. D.A. Gallagher a déclaré qu'un passage inférieur lui semble offrir de meilleures garanties de sécurité que le passage actuel et que les jeunes seraient ainsi moins tentés de traverser illégalement la propriété du CPL.

C) **Décision**

1. **Argumentation**

Parlant au nom du requérant, M. Mullins a déclaré que CPL demandait l'autorisation de faire passer sa voie ferrée sur la voie publique connue sous le nom du chemin Montgomery et ce conformément à l'article 196(1) de la *Loi sur les chemins de fer*. Or, l'article 197(2) s'applique à cette requête, car il s'agit de déterminer si la voie ferrée peut traverser la route sans nuire à la protection, à la sûreté et à la commodité du public. S'il n'y avait pas moyen de satisfaire à ces exigences, la requête devrait donc être rejetée. Si toutefois ces moyens existaient, il incomberait au Comité d'accéder à la requête et imposer à la compagnie ferroviaire les conditions qu'il juge convenables relativement à la protection, à la sûreté et à la commodité du public.

En ce qui concerne le niveau de sûreté nécessaire à ce passage, le requérant a jugé dans sa demande que le plan d'étagement de voies pour piétons et véhicules proposé par le bourg d'Etobicoke serait approprié.

En ce qui concerne les pouvoirs de réglementation du Comité relativement à la construction d'un étagement de voies, M. Mullins s'est rapporté à l'article 195 de la *Loi sur les chemins de fer* et au *document E-5* déposé par le gouvernement de l'Ontario. Il a aussi mentionné les articles 216, 221 et 224 de la *Loi sur les chemins de fer* afin d'illustrer les pouvoirs du Comité sur lesdits croisements, une fois leur construction terminée. M. Mullins a en outre mentionné les articles 203 et 204 de la *Loi sur les chemins de fer* afin d'expliquer le sens de l'expression "commodité du public" que l'on retrouve au paragraphe 197 de la *Loi*.

would insist on a safer type of crossing if the projected third track were to be built.

On cross examination by Counsel for the Applicant, witness point out that an underpass struck him as providing better safety conditions at the crossing and such improvement would certainly cut down on some of the trespassing by youth.

C) **Decision**

1. **Argument**

Mr. Mullins, on behalf of the Applicant stated that CPL was applying pursuant to Section 196(1) of the *Railway Act* for leave to carry the railway across the existing highway at Montgomery Road. Section 197(2) applied to this request, the issue being whether the railway could be carried across a highway consistent with the protection, safety, and convenience of the public. If there were no way in which this could be done, the application ought to be dismissed; if, however, some way could be found to do this, it would be incumbent upon the Committee to grant the application and place upon the railway such conditions as to protection, safety and convenience of the public as it saw fit.

As to the degree of safety necessary at this crossing, it was the Applicant's submission that a full grade separation for vehicles and pedestrians as outlined by the Borough of Etobicoke would also be proper.

As to the Committee's regulatory jurisdiction over the construction of a grade separation, Mr. Mullins pointed out s. 195 of the *Railway Act* and *General Order E-5*. He also referred to ss. 216, 221 and 224 of the *Railway Act* to illustrate the extent of the Committee's powers over the said crossings after construction. Mr. Mullins also mentioned ss. 203 and 204 of the *Railway Act* as illustrative of the meaning of the words "convenience of the public" found in Section 197 of the *Act*.

Ces articles démontrent, entre autres choses, que la structure elle-même doit être construite de façon à assurer la commodité du public et ne portent nullement sur le mouvement des trains comme tel au-dessus du passage.

En ce qui concerne le problème des enfants utilisant le pont Mimico Creek, M. Mullins a déclaré que CPL installerait, au besoin, une clôture à grillage qui, partant de la première propriété privée à l'est du chemin Mimico, longerait l'emprise ferroviaire, des deux côtés de la structure et se rendrait jusqu'au pont. Un grillage pourrait aussi être installé du côté sud et partirait peut-être du côté est de Mimico et longerait Mimico Creek vers l'ouest.

M. Mullins a aussi exprimé son opinion relativement à la juridiction du Comité sur l'emplacement de la troisième voie ferrée en question. Il a déclaré que le Comité n'avait pas le pouvoir de dire à la compagnie ferroviaire où elle devait exploiter ses voies. Il a ajouté que de toute façon, la T.A.T.O.A. et la CPL désiraient tous deux que la troisième voie passe à l'endroit proposé et nulle part ailleurs, de sorte qu'il s'agissait de déterminer s'il y aurait une troisième voie à l'endroit prévu ou s'il n'y en aurait pas.

En ce qui concerne la vitesse des trains traversant le chemin Montgomery, M. Mullins a déclaré qu'il n'était pas nécessaire de décréter une diminution de la vitesse si l'on construisait un étagement de voies. En d'autres mots, la solution ne consistait pas à donner la consigne de ralentir, mais plutôt à construire un étagement de voies adéquat. Il a aussi fait remarquer que les accidents ne résultent pas nécessairement de la vitesse des trains. L'avocat du requérant a également mentionné d'autres facteurs qui ne favorisaient pas une réduction de la vitesse, à savoir, l'utilisation de rails soudés, continus et plus lourds, la mise sur pied d'un système de Contrôle centralisé de la circulation (CCT) et, finalement, les dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* qui prévoient l'adoption de sanctions en cas de désobéissance aux ordonnances du Comité des transports par chemin de fer, concernant l'obstruction des passages à niveau.

Quant à la proposition relative aux types de trains qui pourraient circuler sur la voie concernée, M. Mullins a déclaré qu'un règlement à

Those Sections demonstrated *inter alia* that the structure itself must be built in such a way as to provide for the convenience of the public and did not refer to the actual operation of trains over the crossing.

Referring to the problem of children using the Mimico Creek bridge, Mr. Mullins stated that CPL would undertake, if necessary, to build a chain link fence from the first private property east of Montgomery Road along the railway right-of-way on both sides across the structure and right up to Mimico Creek bridge.

Mr. Mullins also stated his views on the Committee's jurisdiction over location of the third track at issue. He stated that the Committee had no authority to tell the railway where it ought to operate. Also, and in any case, he stated that both T.A.T.O.A. and the railway did not want the third track anywhere else so it was a question of the third rail at the location at issue or no third rail.

Regarding speed of the trains at Montgomery Road, Mr. Mullins stated that it was not necessary to have a slow order if a grade separation existed. The solution, in other words, was not a slow order, but a good grade separation. He also pointed out that accidents were not necessarily the result of speed. Additional factors mitigating against a slow order were the fact that heavier, continuous welded rail would be used in construction, centralized traffic control (C.T.C.) would be installed and finally the *Railway Act* provided for penalties for disobedience of Railway Transport Committee Orders re blocking of crossings.

As to the suggestion regarding the types of trains which could be used on the track in question, Mr. Mullins stated that regulation of the

cet effet risquait de nuire aux intérêts de la compagnie et de ses clients. Il s'est également demandé si l'article 227 conférait de tels pouvoirs au Comité et a ajouté, que même si le Comité disposait de ces pouvoirs, une réglementation de ce genre serait inutile si un étagement de voies était construit.

Abordant la question de l'équipement ferroviaire, M. Mullins a souligné les pouvoirs que les articles 238-241 de la Loi conféraient au Comité à ce sujet.

En ce qui concerne les effets négatifs sur l'environnement - en particulier le bruit et les vibrations - M. Mullins a déclaré que ces problèmes seraient atténués grâce à l'utilisation de rails continus et soudés, et d'un nouveau ballast. Il a ajouté que la suppression des poteaux et des fils de téléphone permettrait de rehausser l'aspect esthétique de l'emprise.

Pour ce qui est du bruit et de la proposition visant à rendre obligatoire l'installation de silencieux sur les locomotives, M. Mullins a fait remarquer qu'aucune locomotive n'était équipée de silencieux et que toutes les locomotives du CP étaient similaires, sinon identiques, aux locomotives exploitées par les autres compagnies ferroviaires du pays.

Toujours à propos du bruit, on a fait remarquer que si l'on réduisait de moitié la vitesse, le bruit durerait deux fois plus longtemps. M. Mullins a également mentionné l'article 343 qui prévoit des sanctions en cas de désobéissance aux ordonnances du Comité.

M. Mullins a répondu à l'argument de M. Flott selon lequel la troisième voie ferrée, qui serait utilisée pour le trafic voyageur, était en fait un chemin de fer urbain ou tramway et que la municipalité devrait donc approuver sa construction, conformément à l'article 196 de la *Loi sur les chemins de fer*. Selon M. Mullins, la troisième voie en question ne pouvait être considérée comme un chemin de fer urbain ou un tramway et a référé le Comité au texte de loi en vertu duquel ces conditions s'appliquaient à des propriétés sur lesquelles passait la voie ferrée et qui appartenait à la municipalité, et non pas à une compagnie de chemin de fer possédant ses propres emprises.

same could have a detrimental impact both on the railway and on its customers. He also questioned whether the Committee had such power under Section 227 but stated that even if it did, regulation of that type was unnecessary if a grade separation were to be constructed.

As to questions regarding the adequacy of rail equipment, Mr. Mullins pointed out the powers of the Committee to ensure the same under ss. 238-241.

Regarding the question of environmental hazards - in particular noise and vibration - Mr. Mullins stated that these adverse effects would be lessened by the use of continuous welded rail and new ballast. He added that there would be an improvement in aesthetics along the right-of-way through the removal of telephone poles and wires.

On the issue of noise and the suggestion that mufflers ought to be incorporated on locomotives, Mr. Mullins pointed out that mufflers were not provided on any locomotives and CP locomotives were similar, if not identical, to locomotives owned by other railways across the country.

Also on the issue of noise, it was pointed out that a reduction of speed would result in a doubling of the length of time that the noise was produced. Mr. Mullins also pointed out Section 343 respecting the penalties for disobedience of orders of the Committee.

Mr. Mullins responded to the argument proposed by Mr. Flott to the effect that the third rail which would be used by passengers, was a street railway or tramway and the consent of the municipality was needed, as provided by Section 196 of the *Railway Act*. Mr. Mullins' contention was that the proposed third track in question could not be a street railway or tramway. He referred the Committee to jurisprudence which expounded the view that such terms contemplated that the property on which the railway operated must be owned by the municipality, which was not the case of a railway which owned its right-of-way.

Mr. Mullins a terminé en déclarant qu'aucune ordonnance ne devait être émise à l'heure actuelle au sujet des coûts de construction et qu'il incombait au bourg de présenter une requête à cet effet, conformément à la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*.

M. Reble, agissant pour le compte du bourg d'Etobicoke, a souligné que l'audience avait fait ressortir plusieurs points de préoccupation évidents en matière de sûreté, ainsi que la nécessité d'améliorer les mesures de sécurité. Si a moitié la vitesse, le bruit durerait deux fois plus longtemps. M. Mullins a également mentionné l'article 343 qui prévoit des sanctions en cas de désobéissance aux ordonnances du Comité.

M. Burtnick, représentant la T.A.T.O.A., a déclaré que cet organisme attachait la plus grande importance à la sécurité. Il s'est reporté au témoignage de M. McNab, page 574, volume 4 des transcriptions, qui, à propos du passage inférieur, a déclaré que l'honorable James Snow, ministre des Transports et des Communications, lui avait donné l'assurance qu'il appuierait toute demande du bourg présentée en vue d'obtenir les fonds nécessaires à la construction de ladite voie, qu'il demanderait au bourg de présenter une telle requête et que celle-ci bénéficierait de la plus haute priorité possible. M. Burtnick a lui aussi exprimé l'opinion que l'audience avait peut-être permis de soulever la question de la sécurité des étagements de voies et que le Comité devait peut-être considérer la tenue d'une enquête approfondie sur la question.

Au cours de son exposé récapitulatif, le Dr. East s'est opposé à l'emplacement proposé de la troisième voie et a souligné que ses électeurs craignaient que la compagnie ferroviaire n'utilise cette voie comme ligne principale. Il a présenté trois propositions: (1) l'élimination de la troisème voie à l'est du chemin Montgomery, jusqu'au pont Humber, qu'un passage inférieur soit construit ou non; (2) la construction de la troisème voie ferrée au sud des deux voies existantes; (3) l'assurance que cette troisième voie ferrée sera utilisée par les trains du GO ou, à l'occasion, par d'autres trains, mais qu'elle ne constituera pas une troisième ligne principale.

M. Beddoes, représentant l'Association des propriétaires d'habitations du village Humber

Mr. Mullins concluded by submitting that no order ought to be made at the present time regarding costs of construction but that it ought to be left to the Borough to apply for the same in accordance with the *Railway Relocation and Crossing Act*.

Mr. Reble on behalf of the Borough of Etobicoke, pointed out that the hearing had revealed very obvious safety concerns and the necessity for increased safety measures. The solution, he stated, was a grade separation in the form of an underpass as outlined by the Borough at the hearing and a fence in accordance with the one proposed by Mr. Mullins.

Mr Burtnick, for T.A.T.O.A. stated that safety was of the utmost importance to that party and pointed to the evidence of Mr. McNab in Vol. 4 of the transcript at page 574, who stated with regard to the proposed underpass that the Honourable James Snow, Minister of Transportation and Communications, Province of Ontario, gave the assurance that he would support the Borough's application for funding for construction of the underpass, that the Borough would be required to make application for funding and that the said application would be given the highest priority possible. Mr. Burtnick also submitted that perhaps the hearing had brought up generally the questions of safety of grade separations and that perhaps the Committee would consider an extensive investigation into the same.

Dr. East in his summing-up objected to the location of the proposed trackage and emphasized that the fear of his constituents was that the proposed third rail would be used as a mainline for railway uses. He made three proposals: (1) the elimination of the third rail east of Montgomery Road to the Humber Bridge, with or without the underpass; (2) location of the third rail on the south side of the present two rails; (3) assurance that the third set of rails be used by GO trains, or occasionally by the railways, rather than be used as a third main line.

Mr. Beddoes, on behalf of Humber Valley Village Homeowners Association, stated that it

Valley, a declaré que, selon lui, il était possible de mieux utiliser les deux voies ferrées existantes si l'on établissait un horaire plus adéquat en dehors de heures de passage des trains du GO. De cette façon, a-t-il ajouté, la troisième voie ferrée ne sera pas nécessaire.

M. Mullins a répliqué en déclarant qu'il n'était pas possible de réorganiser les horaires des trains de marchandises de façon à les adapter efficacement à la circulation des trains du GO. Il a poursuivi en disant que le CP n'était pas intéressé à ce que les trains du GO roulent sur les voies existantes. Il a aussi mentionné que la question portée à l'attention du Comité n'était pas de savoir si la compagnie devait exploiter ses lignes différemment, mais s'il était possible d'installer un troisième passage à la hauteur de chemin Montgomery tout en assurant la protection, la sûreté et la commodité du public.

En ce qui concerne la sécurité, M. Beddoes a déclaré qu'un étagement de voies était nécessaire, que l'on autorise ou non la construction d'une troisième voie ferrée. Il s'est cependant demandé si cette solution n'était pas trop coûteuse, étant donné que les responsables du transport métropolitain lui avaient dit que de tels étagements de voies ne figuraient pas parmi les projets hautement prioritaires.

Répondant à M. Beddoes, M. Mullins a déclaré que les propos de M. Beddoes contredisaient le témoignage de M. A.G. Taylor du bourg d'Etobicoke.

M. E.J. Copping, représentant l'Association des contribuables et résidents d'Islington (IRRA), a déclaré que si l'on autorisait la construction de la troisième voie ferrée, l'installation de dispositifs permettant d'améliorer la protection du public devait figurer dans l'ordonnance.

M. N.C. McLuskey, représentant l'Association des contribuables et résidents de Montgomery, a fait valoir que la conduite principale de gaz naturel passant sous le chemin Montgomery et les voies ferrées pourrait être endommagée dans le futur en raison de poids plus lourds que CPL a l'intention de transporter.

À ce sujet, il a déclaré que "l'endommagement éventuel de cette conduite est une source d'inquiétude constante chez les résidents du secteur".

was his belief that more efficient use through better scheduling could be made of the existing two tracks when GO trains were not in use so that the third track would be unnecessary.

Mr. Mullins, in reply, stated on this point that it was not possible to reorganize freight traffic patterns to accommodate GO trains efficiently and that furthermore CP was not interested in accepting the operation of GO trains on its existing tracks. He also stated that the issue before the Committee was not whether the company should operate its railway differently but whether a third crossing of Montgomery Road could be made with adequate protection, safety and convenience of the public.

On the question of safety, Mr. Beedoes submitted that a grade separation was necessary whether or not a third track was allowed but questioned whether if this would not be too costly, given that he had been told by Metro transportation authorities that such grade separation was far down on the priority list.

Mr. Mullins in reply, stated that this was a contravention to the evidence of Mr. A.G. Taylor for the Borough of Etobicoke.

Mr. E.J. Copping, on behalf of the Islington Ratepayers and Residents Association (IRRA) submitted that if a third rail were allowed, increased public safety features must be a part of the order.

Mr. N.C. McLuskey, on behalf of Montgomery Ratepayers' and Residents' Association argued that there was a natural gas main under Montgomery Road which could be damaged by the heavier tonnage which CPL intended to transport over the proposed trackage.

Mr. McLuskey stated that "damage to this gas line is of never-ending concern to area residents".

Répondant à cet argument, M. Mullins a déclaré que ni la transcription ou les présentations, ni le contre- interrogatoire de M. Hill ou des fonctionnaires de la municipalité d'Etobicoke ne faisaient état de cette question. Il a ajouté que même si l'on construisait une troisième voie ferrée au passage à niveau à la hauteur du chemin Montgomery, les risques d'endommagement de la conduite principale de gaz ne seraient pas plus élevés. Il a en outre déclaré que la construction d'un étagement de voies offrirait suffisamment de garanties pour que ce problème ne se présente pas à l'avenir.

Mr. Mullins in reply to this argument stated that no mention was made of this concern in the transcript or submissions nor was cross-examination of Mr. Hill or Etobicoke officials made on this point. He also stated that construction of the third rail even at grade over Montgomery Road would not increase any hazard regarding the gas main and construction of the grade separation would provide reasonable assurance that no problem would arise in the future.

M. McLuskey a déclaré que le document CP-1 (contrat entre le CP et la T.A.T.O.A.) n'était pas digne de foi parce qu'il y avait, entre autres causes des divergences au sujet du paiement des dépenses du Canadien Pacifique par la T.A.T.O.A. M. Mullins a répondu que ces différences avaient été éliminées pendant l'audience et que le règlement intervenu ne nuisait en rien à la validité ou à la crédibilité du document en question.

Mr. McLuskey stated that Exhibit CP-1 - the contract between CP and T.A.T.O.A. - was not a believable document because among other reasons, there were discrepancies about payment of Canadian Pacific expenses by T.A.T.O.A. Mr. Mullins stated in reply that these discrepancies were remedied during the hearing and this settlement did not detract from the validity or credibility of the document.

M. McLuskey a ajouté que les clôtures installées dans le voisinage du chemin Montgomery n'étaient pas conformes aux exigences de la *Loi sur les chemins de fer*. M. Mullins a répliqué en soutenant que ces clôtures ne différaient pas de celles utilisées habituellement par les compagnies de chemin de fer acceptées et depuis longtemps par la Commission canadienne des transports. Il a aussi déclaré que les problèmes posés par les clôtures résultaient souvent de ce que les enfants les baissaient.

Mr. McLuskey argued that the fences in the vicinity of Montgomery Road did not comply with the requirements of the *Railway Act*. Mr. Mullins stated in reply that the fences which existed in the vicinity of Montgomery Road were of the standard railway fence long acceptable to the Canadian Transport Commission. He furthermore stated that in many cases fencing problems were the result of children pulling down the fences.

M. McLuskey a déclaré que M. Hill n'était pas un témoin digne de foi. M. Mullins a répondu que M. Hill était bien au contraire un témoin digne de foi. M. Mullins a ajouté que les connaissances pratiques et quotidiennes de M. Hill en matière de chemin de fer étaient plus crédibles que les connaissances théoriques du Professeur Lukasiewiez.

Mr. McLuskey argued that Mr. Hill was not a credible witness. Mr. Mullins stated in reply that Mr. Hill was indeed a credible witness and that Mr. Hill's practical everyday working knowledge of the railway was more credible than Professor Lukasiewicz's theoretical knowledge.

M. McLuskey a aussi ajouté que le CP transportait des produits dangereux sans observer les réglements de sécurité. M. Mullins a répondu en soulignant, entre autres choses, les règlements de la C.C.T. à ce sujet et la fragilité du témoignage du Professeur Lukasiewicz.

Mr. McLuskey argued that hazardous goods were not being carried safely by CP. Mr. Mullins in reply pointed out inter alia C.T.C. regulations on this matter and the weaknesses in Professor Lukasiewicz's testimony.

M. McLuskey a continué en déclarant que la vitesse limite des trains devrait être de 10 milles

Mr. McLuskey argued that speed limitations on trains should be reduced to 10 miles per hour.

à l'heure. M. Mullins a répondu que l'on n'a pu établir, lors de l'audience, que la vitesse était une cause de déraillement et que rien ne justifiait donc l'adoption d'une consigne de ralentissement dans les circonstances actuelles.

Mr. Mullins stated in reply that speed was not proved at the hearing to be a cause of derailment and a slow order was not justified in the circumstances.

M. McLuskey a fait valoir que le bruit causé par les trains pouvait nuire à la santé. En réponse, M. Mullins a soutenu, entre autres choses, que la question du bruit n'afférait pas à une requête, ainsi que le stipule l'article 197 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Mr. McLuskey argued that the noise of trains was a health hazard. Mr. Mullins argued *inter alia*, that the question of noise was not relevant to an application pursuant to Section 197 of the *Railway Act*.

M. McLuskey a finalement déclaré qu'un étagement de voies ne constituait pas une solution satisfaisante. M. Mullins a alors répliqué qu'au cours de l'audience, les témoins et les intervenants avaient soutenu massivement l'étagement de voies proposé par le bourg d'Etobicoke.

Mr. McLuskey also argued that a grade separation was not an acceptable solution. Mr. Mullins pointed out in reply that witnesses and intervenors at the hearing overwhelmingly supported the grade separation proposed by the Borough.

M. E.J. Oja, apparaissant à titre personnel, a réclamé principalement l'adoption d'une "consigne de ralentissement" qui, selon lui, minimiserait tous les risques. Il a aussi souligné les dangers auxquels sont exposés les piétons empruntant Dundas. Il a déclaré qu'il fallait construire un étagement de voies qu'il y ait ou non une troisième voie. En outre, M. Oba a déclaré que des mesures de sécurité provisoires seraient nécessaires durant les travaux de construction et qu'il fallait évaluer leurs répercussions sur l'environnement avant de se lancer dans la construction d'une troisième voie.

Mr. E.J. Oja on his own behalf argued mainly for a "slow order" which he claimed would minimize all risks. He also pointed out the pedestrian safety hazards at Dundas. He stated that a grade separation was required whether or not a third track was approved, that interim safety measures were necessary during such construction and that environmental damage ought to be assessed before construction of the third line.

Répondant à M. Oja, M. Mullins a fait remarquer que tous ses commentaires avaient, à une exception près, porté sur le confort et l'agrément des résidents demeurant près de la ligne ferroviaire, et non sur la protection, la sûreté et la commodité des personnes utilisant le croisement. Quant à la "consigne de ralentissement", M. Mullins a déclaré que les déraillements mentionnés dans la presse, et auxquels s'est référé M. Oja, n'avaient pas la vitesse pour cause (à l'exception de deux déraillements dont la cause n'a pas été spécifiée). Cette consigne de ralentissement qui s'appliquerait dans les zones résidentielles du pays nuirait, selon M. Mullins, à l'efficacité maximale de la circulation ferroviaire. Quant à l'évaluation de l'impact sur le milieu, M. Mullins a déclaré que le Comité n'avait pas autorité en la matière et conformément aux articles 196 et 197 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Mr. Mullins stated in reply that without exception Mr. Oja addressed all his remarks not to the protection, safety and convenience of persons using the crossing but to an argument for the general comfort and enjoyment of their properties by residents near the railway line. Mr. Mullins stated with regard to the "slow order" request that the cause of the derailments referred to in newspaper articles by Mr. Oja were not the result of high speed (except for two which stated no cause), and that it would be detrimental to maximum efficiency in the movement of rail traffic if "go slow orders" were applied when asked for in residential areas across the country. As to an environmental assessment, Mr. Mullins stated this was not within the jurisdiction of the Committee under ss. 196-197 of the *Railway Act*.

2. Loi applicable

Nous avons examiné les arguments du requérant et des intervenants. Mais nous devons également tenir compte des règlements, eu égard aux propos tenus lors de l'audience relativement à notre champ de juridiction.

Nous avons jugé que les arguments concernant le bien-fondé de la décision de la T.A.T.O.A. visant à exploiter son service le long de la route proposée ou la justification des coûts d'exploitation dudit service étaient inappropriés.

De plus, lors d'un autre débat sur un point de droit relatif au besoin du service en question qui a été ouvert par les questions posées par M. Flott au cours de son témoignage, M. Thomson a déclaré au nom du Comité (page 1006 des transcriptions):

[traduction]

> ...nous devons maintenant décider si le besoin d'une troisième voie ferrée traversant le chemin Montgomery entre dans le cadre de la présente requête... Il est évident que la nécessité du service demandé n'est pas une question que nous pouvons considérer, dans le cadre de la requête qui nous a été présentée. Nous devons par contre examiner les termes et conditions que la Commission juge convenable relativement à la protection, à la sûreté et à la commodité du public; et en citant textuellement cette partie de la Loi, je n'exclus pas pour autant le reste de l'article ou de tout autre article qui puisse s'appliquer dans le présent cas.

C'est donc en ayant les points ci-dessus à l'esprit que nous nous proposons d'examiner dans quelle mesure la loi s'applique à la présente requête. Ce faisant, nous considérerons aussi les questions soulevées par l'actuel passage à niveau du chemin Montgomery.

Le requérant a présenté sa demande en vertu des articles 196 et 197 de la *Loi sur les chemins de fer*. À notre avis, cette requête a été présentée correctement et est conforme à ces articles, ainsi qu'aux dispositions applicables à la lumière desquelles nous devons examiner la présente requête.

2. Applicable Law

We have studied the arguments of the Applicants and intervenors carefully. We must keep in mind the rulings we have made re our jurisdictional limitations during the course of the hearing.

Considerations concerning the correctness of T.A.T.O.A.'s decision to implement its service along the proposed route or the costs involved in sustaining the service were ruled not relevant.

In addition, in another ruling relating to the need for the service applied for, triggered by queries by Mr. Flott during the course of his evidence, Mr. Thomson stated on behalf of the panel at page 1006 of the transcript as follows:

> ...we are now called upon to rule whether need for the third set of rails crossing Montgomery Road is relevant and material to this application... It is obvious that need for the service applied for is not an element that we are at liberty to consider under this application now before us. What we must consider are terms and conditions applying to the protection, safety and convenience of the public as the Commission deems expedient, and I do not exclude by quoting those specific words from the Act, the rest of the section that applies here or any other relevant section.

With the above in mind, we propose to deal with the applicable law as it relates to the present application. In doing so we will also refer to issues which were raised regarding the present crossing at Montgomery Road.

The Applicant has made its application under ss. 196-197 of the *Railway Act*. It has correctly done so, in our view, and it is pursuant to those sections, along with other relevant provisions that we must consider the said application.

D'après ces articles, nous sommes d'avis que la question soulevée à la présente audience est de déterminer si la voie ferrée peut traverser le chemin Montgomery en assurant "la protection, la sûreté et la commodité du public", selon les propres termes de l'article 197.

Il ne nous importe pas de connaître l'emplacement de la voie ferrée dont ont convenu le requérant et la T.A.T.O.A., tout comme il ne nous importe pas de savoir quelles sortes de marchandises sont transportées dans la mesure où elles le sont en toute sécurité et conformément aux règlements applicables.

Compte tenu des problèmes qui nous ont été présentés à cette audience, nous sommes d'avis que le meilleur moyen d'assurer la protection, la sûreté et la commodité du public, consiste à construire un étagement de voies semblable à celui proposé par le bourg d'Etobicoke, au cours de la même audience. De plus, le requérant propose d'installer une clôture à grillage le long du passage dont les dimensions figurent dans les transcriptions.

Selon nous, les risques que semble présenter la vitesse des trains au croisement proposé seront atténués après la construction dudit étagement de voies. Dans les circonstances actuelles, nous jugeons que la vitesse de 50 milles à l'heure sur les deux autres voies traversant le chemin Montgomery est raisonnable. Durant l'audience, personne n'a pu nous prouver qu'il existait une relation de cause à effet entre la vitesse des trains et les déraillements à la hauteur du croisement en question.

On a déclaré que le bruit et les vibrations étaient des problèmes qui se posaient aux croisements actuels et proposés. À notre avis, ces facteurs, tels qu'ils se présentent au chemin Montgomery, et aux autres croisements similaires dans le reste du pays, ne représentent pas une condition dangereuse ou incommode nécessitant l'émission d'une ordonnance en vertu de l'article 198 de la *Loi sur les chemins de fer*. Nous croyons aussi que les mesures prises par le requérant, telles l'utilisation de rails continus et soudés et la mise sur pied d'un système de commande de la circulation, permettront d'atténuer ces problèmes, du moins en partie.

Lors de l'audience, certains personnes ont exprimé leur inquiétude quant à la traversée

Under those sections, it is our view that the issue involved at this hearing is whether the railway can be carried across Montgomery Road consistent with the "protection, safety and convenience of the public", the words used in Section 197.

We are not concerned with the location of line as agreed upon by the Applicant and T.A.T.O.A. Nor are we concerned with the types of cargo carried as long as they are carried safely and in accordance with all relevant regulations.

It is our view that the protection, safety and convenience of the public in the context of the problems presented to us at the hearing can best be achieved by construction of a grade separation in the manner proposed at the hearing by the Borough of Etobicoke. In addition, the Applicant proposed to construct a chain link fence along the crossing of dimensions described in the transcript.

Alleged hazards relating to speed over the proposed crossing are alleviated, in our view by the construction of said grade separation. The present permissible speed over the two existing tracks at Montgomery Road is 50 mph which we consider as reasonable in the circumstances. No causal relationship between speed and derailments at the crossing at issue has been shown us.

Noise and vibration were cited as problems respecting both the proposed and present crossings. In our view, such factors as they exist at Montgomery Road and having regard to similar crossings in other parts of the country, do not constitute an unsafe or inconvenient condition requiring an order under Section 198 of the *Railway Act*. We also feel that the steps being taken by the Applicant, such as the use of continuous welded rail and Centralized Traffic Control, will partially assuage the concerns expressed in this regard.

Concern was expressed by certain persons at the hearing on the use of the present crossing in

dangereuse des passages actuels et à la violation du droit de passage de la compagnie ferroviaire, le long des voies ferrées et dans le voisinage immédiat du chemin Montgomery. Nous sommes d'avis que la construction d'un étagement de voies, tel que suggéré par le bourg d'Etobicoke, document E-8, permettra de régler ces problèmes. Nous n'entendons pas par là que le passage à niveau tel qu'il est conçu actuellement est dangereux puisque nous n'avons pas abouti à cette conclusion. Il sera cependant possible d'améliorer la sécurité de ce croisement en construisant un étagement de voies et en adoptant d'autres mesures que nous indiquerons dans notre conclusion et dans notre ordonnance.

Un autre problème soulevé lors de l'audience relativement au passage à niveau existant est celui des clôtures. Il a été fait mention de clôtures inadéquates et d'un manque d'entretien. Nos pouvoirs en matière de clôtures sont définis à l'article 214 de la *Loi sur les chemins de fer* et, de façon plus générale, aux articles 223 and 224 de la même *Loi*. Nous estimons que les mesures proposées par le requérant - c.-à-d. l'installation d'une clôture à grillage des dimensions précisées par M. Mullins - résoudront dans une certaine mesure le problème de la violation et de la traversée dangereuse des passages à niveau. Cependant, nous ne croyons pas que ces mesures supprimeront complètement ces problèms, car leur solution réside peut-être dans l'amélioration des moyens d'information du public sur les risques que présente la traversée dangereuse des voies ferrées que peuvent mettre en oeuvre la compagnie et les établissements d'enseignement. Ces problèmes trouveront aussi un élément de solution avec la construction d'une passerelle du côté nord du pont Mimico Creek ainsi que nous le recommandons dans notre conclusion et dans notre ordonnance.

M. Beddoes a suggéré qu'il était possible d'exploiter efficacement le service proposé sur les deux voies existantes. Comme nous l'avons mentionné précédemment, nous n'estimons pas qu'il est de notre ressort de statuer sur la nécessité d'une troisième voie ferrée.

Nous ne partageons pas l'avis de M. Flott, selon lequel la ligne proposée serait en fait un chemin de fer urbain ou un tramway. En fait, nous croyons qu'un chemin de fer du type mentionné par M. Flott doit être construit sur une propriété appartenant à la municipalité concernée, ce qui n'est pas le cas ici.

an unsafe manner and to trespassing on the railway right-of-way along the trackage immediately in the vicinity of Montgomery Road. The construction of a grade separation at Montgomery Road as suggested by the Borough of Etobicoke in Exhibit E-8, in our opinion, will go far in alleviating such difficulties. We are not suggesting by this statement that the crossing is unsafe as presently constructed, because that is not our finding. However, it can be made safer and more convenient by the construction of a grade separation and the implementation of other measures which we set out below in our conclusions and order.

Another problem which was raised at the hearing relating to the existing crossing, was that of fences. Both inadequate fencing and improper maintenance of fences was alleged. Our jurisdiction over fencing is found in Section 214 of the *Railway Act* and more generally in ss. 223 and 224 of the same *Act*. In our view, the measures proposed by the Applicant - i.e., the construction of a chain link fence in the proportions described by Mr. Mullins, will reduce, to some extent, the problems of trespassing and misuse of the crossing but unfortunately it is our view that such measures will not completely eliminate those problems, the solution of which may perhaps be more readily found in better instructions by both the railway and the educational institutions concerning the dangerous aspects of misuse of the railway right-of-way as well as the construction by the appropriate body of an additional foot-bridge on the north side of Mimico Creek bridge, as suggested, below, in our conclusions and order.

Mr. Beddoes suggested that the operation of the proposed service could be efficiently dealt with on the existing two tracks. As we mentioned in an earlier ruling, we do not consider it within our jurisdiction to decide on the necessity for the third rail.

As to Mr. Flott's argument regarding the proposed line being a tramway or street railway, we do not accept that view. It is our belief that a railway of the type referred to by Mr. Flott must be built on property belonging to the municipality concerned, which is not the case here.

Quant aux mesures provisoires à prendre pendant la durée des travaux, nous partageons l'avis de M. Oja voulant que ces mesures soient nécessaires et nous émettrons notre ordonnance en conséquence.

3. Conclusions

Après avoir étudié sérieusement la preuve déposée à l'audience, les arguments présentés, de vive-voix ou par écrit, et la loi applicable, nous en sommes arrivés aux conclusions suivantes:

1. On peut procéder à la construction de la troisième voie au croisement du chemin Montgomery pourvu que le passage en place et la voie supplémentaire soient protégés de façon appropriée. Cette protection comprendrait:

   a) le maintien en service de la signalisation automatique pendant toute la durée des travaux;

   b) la pose d'une clôture à grillage, par la compagnie de chemin de fer, de chaque côté de l'emprise ferroviaire depuis le chemin Montgomery jusqu'au pont Mimico;

   c) la compagnie de chemin de fer devra informer le Comité des dispositions prises avec les autorités compétentes, concernant les services de gardiens à certains moments de la journée, et de l'année, des patrouilles affectées à la sécurité de l'emprise entre le chemin Montgomery et l'avenue Islington et la tenue de séances d'information sur la sécurité ferroviaire dans les écoles situées à proximité du chemin Montgomery, établies selon un calendrier approprié.

2. Un étagement de voies satisferait mieux aux prescriptions des articles 196 et 197 de la *Loi sur les chemins de fer*. Nous croyons comprendre que le bourg d'Etobicoke présentera une demande de subvention aux termes de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer* pour la construction dudit étagement de voies.

As to interim measures pending completion of the grade separation, some measures are necessary and we will so order.

3. Conclusions

After having carefully considered the evidence presented at the hearing, the arguments submitted either orally or in writing and the applicable law, we have come to the following conclusions:

1. Construction of the third track at Montgomery Road at grade can proceed as long as the present crossing and the additional crossing are adequately protected. Adequate protection at this location includes the following:

   a) the automatic protection to be maintained in operation during any construction period;

   b) chain link fencing to be erected by the railway company on both sides of the railway right-of-way from Montgomery Road to Mimico Bridge;

   c) railway company to notify the Committee of arrangements made with the appropriate authorities for guards at particular times of the day and periods of the year, for railway police patrols of the right-of-way between Montgomery Raod and Islington, and for lectures on railway safety to be given to all students at schools in the vicinity of Montgomery Road to an appropriate timetable.

2. A grade separation would best suit the requirements of Sections 196-197 of the *Railway Act*. It is our understanding that the Borough of Etobicoke will apply for a contribution under the *Railway Relocation and Crossing Act* for construction of said grade separation.

3. Le Comité propose que l'autorité compétente construise une autre passerelle au côté nord du pont Mimico Creek, afin de dissuader les gens de traverser illégalement l'emprise.

3. The Committee suggests that an additional foot-bridge on the north side of Mimico Creek Bridge be constructed by the appropriate authority in order to alleviate the problems of trespassing along the right-of-way.

Relative à la règle 51 des Règles générales de la Commission canadienne des transports.

Relative à la compétence du Comité des transports par chemin de fer au titre de la Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2 et (ou) de la Loi nationale sur les transports concernant l'intervention dans l'affaire des frais de location des voies latérales privées imposés par les chemins de fer à diverses entreprises pour l'utilisation de matériel ferroviaire pour lesdites voies latérales.

Répertorié: Re Location des voies latérales privées

Comité des transports par chemin de fer: J.T. Gray, c.r. (président) et J.B.G. Thomson.

Date de la décision: le 23 octobre 1980
Dossiers n°s: 38668.1; 38668.2

Transport par chemin de fer - Matériel ferroviaire utilisé par des entreprises pour des voies latérales -Augmentation des frais de location - Plaintes - Détermination officielle du Comité des transports par chemin de fer concernant sa compétence en l'instance.

Divers entreprises ont déposé des plaintes auprès du Comité des transports par chemin de fer au sujet des tentatives des compagnies ferroviaires d'augmenter les frais de location pour l'équipement ferroviaire utilisé pour les voies latérales privées aux termes de contrats de location. Le Comité a décidé de procéder à une détermination officielle en ce qui concerne son autorité dans l'affaire. Après examen de divers articles de la Loi sur les chemins de fer *et de la* Loi nationale sur les transports, *le Comité a conclu que la seule question à décider consistait à savoir si, aux termes de l'article 23 de la* Loi nationale sur les transports, *l'imposition de frais de location excessifs constitue une "action ou une omission de la part d'un transporteur qui peut nuire à l'intérêt public en ce qui concerne les taxes ou les conditions du transport à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada".*

Décision: *Un transporteur est une personne qui, moyennant un prix de louage ou une rétribution,*

In the matter of Rule 51 of the General Rules of the Canadian Transport Commission.

In the matter of the jurisdiction of the Railway Transport Committee pursuant to the Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2 and/or the National Transportation Act to intervene in the matter of private siding rentals charged by the railway to various industries for the use of railway materials in such sidings.

Indexed as: Re Private Siding Rentals

Railway Transport Committee: J.T. Gray, Q.C. (Chairman) and J.B.G. Thomson.

Date of Decision: October 23, 1980
File Nos.: 38668.1; 38668.2

Railway transport - Railway equipment used by industries in private sidings - Increase in rental rates - Complaints - Formal determination of the Railway Transport Committee in regard of its jurisdiction in the matter.

Various industries filed complaints with the Railway Transport Committee concerning attempts of railway companies to increase rates for equipment utilized under lease agreements in private sidings. The Committee decided to make a formal determination in respect of its jurisdiction on the matter. Upon consideration of various sections of the Railway Act *and the* National Transportation Act, *the Committee concluded that the sole issue was whether pursuant to the terms of s. 23 of the* National Transportation Act *the charging of excessive rental constitutes an "act or omission of a carrier which may prejudicially affect the public interest in respect of tolls for, or conditions of, the carriage of traffic within, into or from Canada".*

Decision: *A carrier is any person engaged for hire or reward in transport by railway. When a*

se livre au transport par chemin de fer. Lorsqu'une compagnie de chemin de fer loue du matériel utilisé pour des voies latérales privées, elle agit en sa capacité non pas de transporteur mais de fournisseur de matériel ferroviaire. Cette compagnie se trouve alors dans la même situation que toute autre entreprise s'occupant de la location de matériel ferroviaire et sur lesquelles le Comité n'a aucune autorité en vertu de l'article 23 de la Loi sur les chemins de fer.

railway company rents out equipment for use in private sidings, it is acting in the capacity, not of a carrier, but of a provider of railway materials. The company is then in the same position as any other enterprise engaging in the rental of railway materials and over whom the Committee has no jurisdiction under s. 23 of the Railway Act.

Jurisprudence citée

Beverley Coal Mines and Humberstone Coal Companies c. Grand Trunk Ry. Co., [1918] 23 C.R.C. 64
Blackwoods c. CN, (1910) 44 R.C.S. 92
Blackwoods and Manitoba Brewing and Malting Co. c. Canadian Northern Ry. Co. and City of Winnipeg, [1910] 12 C.R.C. 45
Block Four Spur Track Co. Ltd. c. CN, [1942] 55 C.R.T.C. 250
Boland c. Grand Trunk Ry. Co., [1915] 18 C.R.C. 60
Canadian Northern Ry. Co. c. T.D. Robinson and Sons, 28 C.R.C. 101
Carroll Bros. c. Grand Trunk Ry. Co., [1922] 28 C.R.C. 35
CKOY Ltd. c. R. [1979] I R.C.S. 2
Clover Bar Coal Co. c. Humberstone, (1911) 45 R.C.S. 346
Duthie c. G.T.R., (1905) 4 C.R.C. 304
Re Great Northern Ry. Co. Sidings, [1918] 23 C.R.C. 5
Kammerer c. CPR, [1916] 21 C.R.C. 74
Kootenay and Elk Ry. Co. c. CPR, [1972] C.T.C. 101
Notre Dame Investment Co. c. CN, [1920] 26 C.R.C. 339
R.M. of Willow Creek c. CN, 28 C.R.C. 434
Saskatchewan Wheat Pool et al. c. CN et al., [1970-71] C.T.C. 316
Stirrett and Sons c. Morrison, [1920] 26 C.R.C. 337
Township of Brooke Farmers c. G.T.R., [1920] 26 C.R.C. 335

Cases referred to

Beverley Coal Mines and Humberstone Coal Companies v. Grand Trunk Ry. Co., [1918] 23 C.R.C. 64
Blackwoods v. CN, (1910) 44 S.C.R. 92
Blackwoods and Manitoba Brewing and Malting Co. v. Canadian Northern Ry. Co. and City of Winnipeg, [1910] 12 C.R.C. 45
Block Four Spur Track Co. Ltd. v. CN, [1942] 55 C.R.T.C. 250
Boland v. Grand Trunk Ry. Co., [1915] 18 C.R.C. 60
Canadian Northern Ry. Co. v. T.D. Robinson and Sons, 28 C.R.C. 101
Carroll Bros. v. Grand Trunk Ry. Co., [1922] 28 C.R.C. 35
CKOY Ltd. v. R., [1979] I S.C.R. 2
Clover Bar Coal Co. v. Humberstone, (1911) 45 S.C.R. 346
Duthie v. G.T.R., (1905) 4 C.R.C. 304
Re Great Northern Ry. Co. Sidings, [1918] 23 C.R.C. 5
Kammerer v. CPR, [1916] 21 C.R.C. 74
Kootenay and Elk Ry. Co. v. CPR, [1972] C.T.C. 101
Notre Dame Investment Co. v. CN, [1920] 26 C.R.C. 339
R.M. of Willow Creek v. CN, 28 C.R.C. 434
Saskatchewan Wheat Pool et al. v. CN et al., [1970-71] C.T.C. 316
Stirrett and Sons v. Morrison, [1920] 26 C.R.C. 337
Township of Brooke Farmers v. G.T.R., [1920] 26 C.R.C. 335

Décisions et ordonnances citées

Ordonnance du C.T.C.F. n° R-27952, datée du 17 novembre 1978
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-30380, datée du 12 février 1980
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-30428, datée du 20 février 1980

Lois citées

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 1(e), 2(1), 6(1)c), 121-128, 262, 265, 320, 321
Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 3, 4, 21, 23, 45, 47, 48, 51

Doctrine citée

Coyne, H.E.B., *The Railway Law of Canada*, Toronto, Canada Law Book, 1947, 760 p.

Comparutions

J.B. Desjardins, avocat de la Commission; M. Gail MacDonald et John Flintoft pour CP Rail; Dr. Serge A. Cantin and L. Mc Callum pour les Chemins de fer Nationaux du Canada; N. McCallum pour le ministère des Transports et des Communications; Marshall Rothstein pour l'Alberta Wheat Pool, Cargill Grain Company Limited, Manitoba Pool Elevators, N.M. Paterson and Sons Limited, Parrish and Heimbecker Ltd., Pioneer Grain Company Limited, Saskatchewan Wheat Pool et United Grain Growers Limited; Alain-Claude Desforges pour Sidbec-Dosco.

DÉCISION

Affaire entendue dans la salle de Pontiac située au 140 Promenade du Portage à Hull (Québec), le mercedi 12 mars 1980, à 10 heures, heure locale.

Decisions and Orders referred to

R.T.C. Order No. R-27952, dated November 17, 1978
R.T.C. Order No. R-30380, dated February 12, 1980
R.T.C. Order No. R-30428,dated February 20, 1980

Statutes referred to

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 1(e), 2(1), 6(1)(c), 121-128, 262, 265, 320, 321

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, ss. 3, 4, 21, 23, 45, 47, 48, 51

Authorities referred to

Coyne, H.E.B., *The Railway Law of Canada*, Toronto, Canada Law Book, 1947, 760 p.

Appearances

J.B. Desjardins, Counsel for the Commission; M. Gail MacDonald and John Flintoft for CP Rail; Dr. Serge A. Cantin and L. MacIsaac for Canadian National; N. McCallum for the Ministry of Transportation and Communications, Government of Ontario; Marshall Rothstein for the Alberta Wheat Pool, Cargill Grain Company Limited, Manitoba Pool Elevators, N.M. Paterson & Sons Limited, Parrish & Heimbecker Ltd., Pioneer Grain Company Limited, Saskatchewan Wheat Pool and United Grain Growers Limited; Alain-Claude Desforges for Sidbec-Dosco.

DECISION

Hearing held in the Pontiac Room, 140 Promenade du Portage, Hull, Quebec, on Wednesday, March 12, 1980, at 10:00 a.m., local time.

I. Historique

Dans le passé, les chemins de fer ont fourni du matériel et construit des embranchements, à côté de l'emprise de la voie ferrée sur des propriétés privées dans le but de desservir des entreprises privées. La prestation de ces services et les indemnités sont par conséquent données conformément à un contrat passé entre la compagnie ferroviaire et l'entreprise privée concernée.

Récemment, le Comité des transports par chemin de fer (le Comité) a reçu un nombre croissant de plaintes provenant de diverses entreprises au sujet des compagnies ferroviaires qui tentaient d'augmenter les frais de location pour l'équipement ferroviaire utilisé pour les voies latérales privées.

Au cours des échanges de correspondance concernant cette question, les compagnies de chemin de fer ont contesté l'autorité du Comité en ce qui concerne le règlement de cette affaire. Par conséquent, le Comité a décidé de procéder à une détermination officielle en ce qui concerne son autorité dans l'affaire. Conséquemment, le 26 octobre 1979, une lettre a été envoyée aux personnes intéressées, dans laquelle on exposait la question suivante qui devait être déterminée par le Comité:

> Savoir si le Comité des transports par chemin de fer possède l'autorité, au titre de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, chap. R-2 et (ou) la *Loi nationale sur les transports*, S.R.C. 1970, chap. N-17, d'intervenir dans l'affaire des frais de location des voies latérales privées imposés par les compagnies ferroviaires à diverses industries pour l'utilisation de matériel ferroviaire pour lesdites voies.

Un nombre important de personnes ont fait savoir par écrit qu'elles assisteraient à l'audience. Plusieurs d'entre elles ont demandé la permission de répliquer aux mémoires reçus. Le Comité a examiné cette demande et a permis à toutes les parties intéressées de présenter des plaidoiries le 12 mars 1980 dans la salle d'audience de la Commission à Hull (Québec). C'est en conformité avec ces procédures que la présente décision est rendue.

I. Background

Historically, railways have provided materials and constructed sidings off the railway right-of-way on private property in order to service particular industries. The provision of these services and the compensation therefor are made pursuant to a contract between the railway and the individual industry involved.

In recent years, the Railway Transport Committee (the Committee) has received an increasing number of complaints from various industries because railway companies have been attempting to increase the rental rates for railway equipment utilized in private sidings.

In the exchange of correspondence concerning this issue, the railways have questioned the Committee's jurisdiction to regulate this matter. Therefore, the Committee decided to make a formal determination regarding its jurisdiction in the matter. Accordingly, on October 26, 1979, a letter which was forwarded to interested persons set out the following issue to be determined by the Committee:

> Whether the Railway Transport Committee possesses jurisdiction pursuant to the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2 and/or the *National Transportation Act*, R.S.C. 1970, c. N-17, to intervene in the matter of private siding rentals charged by the railways to various industries for the use of railway materials in such sidings.

Written representations were received from a substantial number of persons. Several of those respondents requested that they be permitted to reply to the submissions received. The Committee considered this request and accorded all the interested parties the opportunity to present oral replies on March 12, 1980, in the Commission Courtroom in Hull, Quebec. It is in accordance with these procedures that the present Decision is being rendered.

II. Résumé des plaidoiries présentées

Comme on l'a mentionné plus haut, le Comité a reçu, avant l'audience, un nombre considérable de mémoires concernant son autorité en ce qui a trait aux frais de location des voies latérales privées. Les noms des personnes qui ont envoyé ces mémoires sont indiqués dans l'annexe "A".

Parmi ces intimés, seulement cinq (5) se sont présentés à l'audience, nommément l'avocat de Canadien Pacifique Limitée (CP), des Chemins de fer Nationaux de Canada (CN), du ministère des Transports et des Communications de l'Ontario (Ontario), de l'Alberta Wheat Pool et al. (Alberta Wheat Pool) et de Sidbec-Dosco. Selon le Comité, ces intimés ont procédé à un examen complet de la question en cause et ont essentiellement soulevé les mêmes arguments que ceux contenus dans les mémoires écrits. Pour cette raison, et dans le but d'éviter des chevauchements, le résumé suivant ne concernera que les plaidoiries, écrites ou verbales, qui ont été présentées par l'avocat qui a comparu à l'audience publique tenue le 12 mars 1980. De plus, ce résumé ne concernera que les plaidoiries présentées relativement aux voies latérales situées sur des propriétés privées.

A. Marshall Rothstein au nom de Alberta Wheat Pool, Cargill Grain Company Limited, Manitoba Pool Elevators, N.M. Paterson and Sons Ltd., Parrish and Heimbecker Ltd., Pioneer Grain Company Limited, Saskatchewan Wheat Pool et United Grain Growers Limited.

On a soutenu que les voies latérales privées étaient autant liées au mouvement du trafic des wagons complets sur les chemins de fer que la ligne principale du chemin de fer lui-même. Jusqu'à récemment, la forme de l'accord reconnaissait l'autorité de la Commission par l'insertion de clauses selon lesquelles le bail était sujet à toute approbation nécessaire de la part de la "Commission". Les définitions de "chemin de fer", "taxe" ou "tarif ou prix" contenues dans l'article 2 s'appliquent à toute voie latérale, privée ou publique. L'application de la *Loi sur les chemins de fer* s'étend aux voies latérales privées en vertu de l'alinéa (1)(c) du paragraphe 6.

L'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* a été cité comme disposition autorisant le Comi-

II. Summary of Arguments Presented

As was stated above, prior to the hearing, the Committee received a considerable number of submissions concerning its jurisdiction over private siding rental charges. The persons who filed these submissions are listed in Appendix "A".

Of these respondents, only five (5) representatives appeared at the hearing, namely Counsel for Canadian Pacific Limited (CP), Canadian National Railway Company (CN), the Ministry of Transportation and Communications of Ontario (Ontario), Alberta Wheat Pool *et al.* (Alberta Wheat Pool) and Sidbec-Dosco. In the opinion of the Committee, these respondents have made a thorough examination of the issue involved and have raised essentially the same arguments as those found in the written submissions. For this reason, and in order to avoid duplication, the following summary will be confined to those arguments, both written and verbal, which were presented by Counsel who appeared at the Public Hearing on March 12, 1980. Moreover, this summary will be further confined to arguments submitted with respect to sidings which are located on private property.

A. Marshall Rothstein for the Alberta Wheat Pool, Cargill Grain Company Limited, Manitoba Pool Elevators, N.M. Paterson & Sons Ltd., Parrish & Heimbecker Ltd., Pioneer Grain Company Limited, Saskatchewan Wheat Pool and United Grain Growers Limited.

It was submitted that private sidings are as integral to the movement of carload rail traffic as the main line of the railway itself. Until recently, the form of the agreement recognized the jurisdiction of the Board by the insertion of clauses to the effect that the lease is subject to any necessary approval of "the Board". The definitions of "railway", "toll" or "rate" found in section 2 apply to all sidings, private or public. The application of the *Railway Act* extends to private sidings per paragraph 6(1)(c).

Section 262 was the provision of the *Railway Act* cited as endowing the Committee with the

té à agir relativement aux questions sur les voies latérales. Dans l'affaire *Township of Brooke Farmers c. G.T.R.*, [1920] 26 C.R.C. 335, la Commission a ordonné qu'une voie latérale soit installée, en basant sa décision sur le fait que l'aménagement d'une voie latérale était un service lié au transport et relatif aux affaires d'une compagnie de chemin de fer. Par conséquent, la Commission pourrait ordonner l'aménagement d'une voie latérale privée. On a indiqué que de tels services, qu'ils soient fournis conformément à un accord ou à une ordonnance, devaient être considérés comme des services entrant dans le cadre de l'article 262 et relevant de l'autorité générale du Comité.

En tenant compte du texte contenu dans l'article 262(1)e), M. Rothstein a indiqué que l'obligation de ce dernier paragraphe englobait la disposition concernant le matériel ferroviaire pour les voies latérales privées. De plus, en réponse à l'affirmation du CP selon laquelle la question du matériel des voies latérales dépasse ce qui serait normalement imposé en vertu de l'article 262, M. Rothstein a indiqué que, lorsque les installations sont mises en place, que ce soit conformément à une ordonnance ou à un accord, on doit présumer qu'elles sont nécessaires en vertu de l'article 262. Puisqu'il en est ainsi, le Comité possède plein pouvoir en ce qui concerne les frais exigés pour ces installations. On s'est reporté à l'affaire *Re Great Northern Railway Company Sidings*, [1918] 23 C.R.C. 5, au cours de laquelle la Commission avait indiqué que, lorsque les parties n'arrivaient pas à un accord au sujet de l'enlèvement ou du déplacement d'une voie ferrée, l'enlèvement ou le déplacement de ladite voie ne devait pas être entrepris sans l'approbation de la Commission.

Il a de plus été dit que les dispositions contenues dans l'article 262(2) étaient importantes, car l'utilisation des mots "entrant sur... en débouchant" implique qu'une compagnie de chemin de fer a des obligations envers une voie latérale privée, obligations qui sont en plus de celles de placer des wagons sur ces embranchements et de les en retirer. Il en est ainsi parce qu'il existe des dispositions spécifiques concernant le placement des wagons. Par conséquent, des installations raisonnables pour "la réception, l'expédition et la livraison des marchandises et effets entrant sur ces voies latérales... ou en débouchant" peuvent comprendre la fourniture de matériel ferroviaire approprié et né-

power to act in all siding issues. In *Township of Brooke Farmers v. G.T.R.*, [1920] 26 C.R.C. 335, the Board ordered a siding to be installed on the basis that a siding accommodation was a service incidental to transportation and in connection with the business of a railway company. Therefore, the Board could order the installation of a private siding. It was argued that all such services whether provided by agreement or order must be deemed to be services within the scope of section 262 and subject to the overriding jurisdiction of the Committee.

By considering the wording of paragraph 262(1)(e), Mr. Rothstein argued that the obligation in this latter paragraph would encompass the provision of track materials in private sidings. Moreover, in response to CP's contention that siding materials are in excess of what might otherwise be required pursuant to section 262, Mr. Rothstein stated that, once facilities are in place, whether by agreement or order, it must be presumed that they are required under section 262. That being so, the Committee has full jurisdiction over charges for those facilities. Reference was made to *Re Great Northern Railway Company Sidings*, [1918] 23 C.R.C. 5, where the Board stated that, where parties are not agreeable to the removal or relocation of track, the removal or relocation should not take place until approval has been given by the Board.

It was further argued that the wording in subsection 262(2) was significant, for the use therein of "upon and from" infers that a railway company has obligations upon a private siding which are additional to the placing of cars upon and from such sidings. This is so because the placing of cars is specifically provided for. Accordingly, reasonable facilities for "receiving, forwarding and delivering traffic upon and from those sidings" can include the provision of appropriate and necessary track materials on the private sidings, contrary to the CN position that subsections 262(2) and (4) did not oblige the railways to provide the materials themselves. This contention was supplemented by reference to

cessaire sur les voies latérales privées, contrairement à ce qu'a dit le CN, c'est-à-dire que les paragraphes (2) et (4) de l'article 262 n'obligeaient pas les compagnies de chemin de fer à fournir elles-mêmes le matériel. Pour appuyer cette affirmation, on s'est reporté aux paragraphes (3) et (6) de l'article 262 qui autorisent le Comité à ordonner à une compagnie de chemin de fer de fournir des installations pour les marchandises et effets et d'exécuter des travaux spécifiques. En se rapportant au principe de *Brooke Farmers*, M. Rothstein a indiqué que le Comité pouvait ordonner que du matériel ferroviaire soit fourni en vertu du paragraphe (6) de l'article 262; de plus, ce même paragraphe donne au Comité le pouvoir de fixer les frais maximaux relativement à ce matériel ferroviaire. De même, l'avocat de Alberta Wheat pool a indiqué que le principe d'autorité contenu dans ce dernier paragraphe pouvait s'étendre à la question des voies latérales qui font partie d'un accord. Les raisons évoquées avaient été basées sur la logique, c'est-à-dire qu'il ne serait pas logique qu'à cause d'un accord l'entreprise ne puisse rechercher une dispense en vertu de l'article 262. Cependant, on a indiqué que, si le paragraphe (6) de l'article 262 devait ne pas s'appliquer aux installations prévues par l'accord, alors, dans le cas où les installations seraient fournies par les chemins de fer sans une ordonnance de la CCT, le paragraphe (4) de l'article 262 autorise les chemins de fer à percevoir les taxes pour le transport des marchandises et rien d'autre.

subsections 262(3) and (6), which empower the Committee to order the railway to furnish accommodation for traffic and to carry out specific works. In light of the principle in *Brooke Farmers*, Mr. Rothstein submitted that the Committee can order the provision of track materials to be provided pursuant to subsection 262(6) and that the same subsection gives the Committee the jurisdiction to set the maximum charges for those track materials. Moreover, the power found in this latter subsection was seen by Counsel for Alberta Wheat Pool as extending to sidings which are entered into by agreement. The rationale put forth was based on logic, that is, it would not be logical that the existence of an agreement would prohibit the industry from seeking relief under section 262. However, it was submitted that, should subsection 262(6) not apply to facilities provided by agreement, then where facilities are provided by railways without the necessity of CTC order, subsection 262(4) entitles the railways to receive only the tolls for the carriage of the freight and nothing more.

M. Rothstein a soutenu que les articles concernant la question des embranchements (articles 121 à 125 de la *Loi sur les chemins de fer*) et les articles relatifs à la question des constructions obligatoires (articles 126 à 128 de la *Loi sur les chemins de fer*) n'avaient pas pour but de tenir compte de la question des voies latérales privées. Par conséquent, on devrait faire une distinction entre l'affaire *Carroll Bros. c Grand Trunk Railway Co.*, [1922] 28 C.R.C. 335 et les affaires qui ont suivi, car dans ladite affaire, la Commission avait rendu sa décision en se basant sur les articles susmentionnés.

Mr. Rothstein submitted that the branch line sections (section 121 to 125 of the *Railway Act*) and the forced construction sections (sections 126 to 128 of the *Railway Act*) were not intended to deal with private sidings. Therefore, the case of *Carroll Bros. v. Grand Trunk Railway Co.*, [1922] 28 C.R.C. 335 and cases that follow it should be distinguished because in that case the Board was driven by its consideration of above-mentioned sections.

M. Rothstein a soutenu que les articles 3 et 23 de la *Loi nationale sur les transports* accordaient un large pouvoir au Comité dans le but de protéger l'intérêt public. La politique stipulée dans l'article 3, qui s'élève contre des taxes qui incluent les frais créant un désavan-

Mr. Rothstein submitted that sections 3 and 23 of the *National Transportation Act* give the Committee wide jurisdiction to protect the interests of the public. The policy stated in section 3 against tolls which have charges creating a disadvantage or obstacle should not be interpret-

tage ou un obstacle, ne devrait pas être interprétée comme excluant la partie liée aux relations existant entre l'expéditeur et le transporteur, nommément l'accord sur les voies latérales privées. Tout en tenant compte du contexte des articles 3 et 23, on a soutenu que les affaires citées par les compagnies de chemin de fer qui interprètent l'autorité de la Commission d'une façon rigoureuse, n'étaient pas du tout applicables. Même si, dans l'affaire *Carroll Bros. c. Grand Trunk Railway Company*, [1922] 28 C.R.C. 335, on a soutenu que les augmentations des frais de location des voies latérales n'étaient pas une question de tarifs, M. Rothstein était d'avis que les augmentations des frais de location devaient être traitées dans le cadre de l'article 23, article qui n'est pas restrictif. De plus, l'avocat de Alberta Wheat Pool a indiqué qu'il n'existait aucune base permettant de faire une distinction entre les frais imposés par la compagnie pour du matériel ferroviaire, pour les voies latérales et les autres frais.

ed as excluding an integral part of the shipper/carrier relationship, namely, the private siding agreement. Bearing in mind the context of sections 3 and 23, it was submitted that the cases cited by the railways, which interpret the Board's jurisdiction narrowly, are no longer applicable. Although *Carroll Bros v. Grand Trunk Railway Company*, [1922] 28 C.R.C. 335 held that increases in siding rentals are not matters of rates, Mr. Rothstein was of the view that the increases in siding rentals must be encompassed within section 23, which is not restrictive. Furthermore, Counsel for Alberta Wheat Pool argued that there was no basis for distinguishing between the charges of the company for railway materials in sidings and other charges.

Dans l'affaire *Saskatchewan Wheat Pool et al. c. CN et al.*, [1970-71] C.T.C. 316 à 325, on a émis le principe que l'article 23 était un remède qui conférait une large discrétion au Comité. Il couvre tous les aspects se rapportant aux relations existant entre l'expéditeur et le transporteur et, si on excluait de cet article les accords concernant les voies latérales privées, un transporteur pourrait imposer certaines conditions dans une situation non réglementée, chose qu'il ne pourrait pas faire dans une situation qui l'est. Les lois ne devraient pas être faites de façon à permettre au transporteur de faire d'une façon indirecte ce qui lui est défendu de faire directement. Enfin, l'article 23 est le seul recours que peut avoir l'expéditeur opprimé ou captif.

Saskatchewan Wheat Pool et al. v. CN et al., [1970-71] C.T.C. 316 at 325 enunciated the principle that section 23 is a remedial provision which confers a broad discretion on the Committee. It covers all aspects of the shipper/carrier relationship and if private siding agreements were excluded from this section, a carrier could impose certain conditions in an unregulated sphere that it could not in a regulated one. Legislation should not be construed to permit the carrier to do indirectly what he is forbidden to do directly. Finally, the only relief for the oppressed or captive shipper is section 23.

M. Rothstein a soutenu que le Comité avait le pouvoir de traiter des questions concernant les accords sur les voies latérales privées, en vertu de l'article 47 de la *Loi nationale sur les transports*. Il en est ainsi, même si on n'y fait pas spécifiquement mention des frais de location. Les voies latérales privées sont "raccordées" ou "font partie du chemin de fer" et, ainsi, l'article 47 tient compte d'une rupture dans l'accord sur les voies latérales.

Mr. Rothstein submitted that the Committee has jurisdiction to deal with a private siding agreement by virtue of section 47 of the *National Transportation Act*. This is so, even though rental is not specifically mentioned therein. Private sidings are "in connection with" or are "part of the railway" and thus a breach in the siding agreement is envisaged by section 47.

Un autre argument présenté par l'avocat de Alberta Wheat Pool en faveur de l'autorité du Comité concernait la combinaison de l'article 51

Another argument put forward by Counsel for the Alberta Wheat Pool in favour of the Committee's jurisdiction, involved a combina-

de la *Loi nationale sur les transports* et de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*. En vertu de l'article 262, la Commission a le pouvoir d'ordonner la construction et l'entretien des voies latérales privées et en vertu de l'article 51, le Comité a le pouvoir d'ordonner qui doit payer, et dans quelle proportion, les coûts, les dépenses et les frais d'entretien. Si la Commission a le pouvoir de décision sur les indemnités payables pour les voies latérales privées qu'elle a ordonné de construire et d'entretenir, il s'ensuit que lorsqu'une compagnie ferroviaire et un expéditeur concluent un accord relativement à la construction et à l'entretien mais non aux indemnités, le Comité a le droit de prescrire le montant de ces indemnités.

M. Rothstein a aussi porté à l'attention des personnes présentes à l'audience la façon dont le personnel du Comité traite de la question des frais de location des voies latérales privées, pour les besoins d'établissement des coûts dans la *Loi sur les chemins de fer*. Lorsque les chemins de fer font une demande d'abandon d'un embranchement et soumettent leur état des revenus et dépenses, le personnel du Comité considère les frais de location comme un revenu et le coût du capital sur la valeur nette de l'indemnité de la voie ferrée est présenté comme étant un coût relatif à l'embranchement. M. Rothstein était d'avis que cette façon de procéder était contradictoire à la position adoptée par les compagnies ferroviaires dans la présente affaire.

B. Ministère des Transports et des Communications de l'Ontario

Les articles 262 et 265 de la *Loi sur les chemins de fer* ont aussi été cités comme source d'autorité du Comité. Selon l'affaire *Canadian Northern Railway Co. c. T.D. Robinson and Sons*, 28 C.R.C. 101, la compagnie de chemin de fer doit fournir des installations raisonnables aux proprétaires, et les accords ne peuvent pas être résiliés d'une manière capricieuse. On établit un autorité judiciaire parce que les raccordements convenables avec les installations sont en danger et qu'ils ne peuvent pas être enlevés de façon arbitraire.

Au cours de l'audience, l'avocat du gouvernement de l'Ontario a demandé au jury de se reporter aux *ordonnances R-30428* et *R-30380* dans lesquelles le Comité a autorisé les Che-

tion of section 51 of the *National Transportation Act* and section 262 of the *Railway Act*. By section 262 the Commission has the jurisdiction to order the construction and maintenance of private sidings and by section 51, the Committee has jurisdiction to order by whom and in what proportion the costs, expenses and maintenance of private sidings should be paid. If the Commission has jurisdiction over compensation payable for private sidings which it orders to be constructed and maintained, it follows that where a railway and shipper agree to construction and maintenance, but not to compensation, the Committee has the jurisdiction to prescribe the amount of that compensation.

Mr. Rothstein also brought to the attention of those at the Hearing, the manner in which Committee staff deals with the private siding rental fee for costing purposes in the *Railway Act*. When the railways apply to abandon a branch line and submit their statement of costs and revenues, the rental fee is treated by Committee staff as revenue and the cost of capital on the net salvage value of the rail is shown as a cost for the branch line. Mr. Rothstein was of the opinion that this treatment was inconsistent with the position taken by the railways in the present case.

B. Ministry of Transportation and Communications of Ontario

Sections 262 and 265 of the *Railway Act* were also cited as a source of Committee jurisdiction. According to *Canadian Northern Railway Co. v. T.D. Robinson and Sons*, 28 C.R.C. 101, the railway must provide reasonable facilities to owners and arrangements cannot be terminated capriciously. Jurisdiction is established because reasonable connections for facilities are jeopardized and cannot be arbitrarily withdrawn.

At the hearing, Counsel for Ontario referred the Panel to *Orders R-30428* and *R-30380* wherein the Committee authorized Canadian National to operate its trains over private sid-

mins de fer Nationaux du Canada à faire circuler ses trains sur les voies latérales privées. Ces deux ordonnances ont été citées pour renforcer le point de M. Rothstein selon lequel la Commission a le pouvoir de rendre les décisions concernant certains aspects des voies latérales privées.

Dans sa plaidoirie écrite, l'avocat de l'Ontario s'est reporté à l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*, loi qui donne au Comité le pouvoir d'intervenir dans des questions relatives aux frais de location applicables aux voies latérales privées. On a indiqué que les frais de location se rangeaient dans le sens de "taxe" tel que défini dans la *Loi sur les chemins de fer*, alinéa (1) du paragraphe 2, c'est-à-dire qu'ils représentent des frais pour un service lié aux affaires d'un transporteur. Par conséquent, le fait d'avoir oublié de présenter des termes raisonnables est une "omission" à l'article 23 de la *Loi national sur les transports*. De même, l'imposition de tarifs de location élevés pourrait porter préjudice à l'intérêt public dans le cas des taxes ou des conditions applicables au transport des marchandises. Ainsi, le mouvement des marchandises peut être affecté, ce qui concerne l'intérêt public et pas simplement l'intérêt privé. En vertu du paragraph (3) de l'article 23, le Comité peut examiner les conséquences d'une augmentation des frais de location et peut, en vertu du paragraph (4) de l'article 23, obliger le transporteur à "éliminer tout caractère préjudiciable".

Au cours de l'audience, l'avocat de l'Ontario a indiqué que l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* avait décidé contre l'affaire *Carroll Bros.*; cet article autorise le Comité à agir en médiateur dans les négociations concernant les accords sur les voies latérales privées et à fixer les termes et le montant des frais de location payables à un chemin de fer pour le matériel utilisé sur des voies latérales privées. De plus, l'avocat de la province de l'Ontairo a soutenu en l'occurrence que, pour un expéditeur, le taux de transport et les frais de location font tous les deux partie du coût total applicable au transport de ses marchandises. Par conséquent, lorsque l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* a été promulgué, il n'était pas dans les intentions du Parlement de permettre au Comité d'avoir le pouvoir de décision seulement sur une partie de ce coût imposé à l'expéditeur. Une conséquence absurde serait de permettre à un

ings. These two orders were cited to reinforce Mr. Rothstein's point that the Commission has jurisdiction over some aspects of private sidings.

In his written submission, Counsel for Ontario referred to section 23 of the *National Transportation Act* which gives the Committee power to intervene in private siding rental matters. It was argued that the rental charge comes within the meaning of "toll" as defined in the *Railway Act*, subsection 2(1), being a charge for a service incidental to the business of a carrier. Therefore, the failure to put forward reasonsable terms is an "omission" per section 23 of the *National Transportation Act*. Alternatively, the charging of high rentals is an act which may prejudicially affect the public interest with respect to the tolls for, or the conditions of, traffic. The movement of goods can be affected and this is a public, not merely private, interest. By subsection 23(3) the Committee may have regard to the effects of a rental increase and may, by subsection 23(4) require the carrier to "remove any prejudicial feature".

It was argued at the hearing by Counsel for Ontario that section 23 of the *National Transportation Act* has legislatively overruled the *Carroll Bros.* case, and gives jurisdiction to the Committee to mediate in the negotiations for private siding agreements and to settle the terms and rental charges payable to a railway for material on private sidings. Furthermore, Counsel for the Province of Ontario contended that, for a shipper, the freight rate and the rental charges are both part of the total cost of transporting his goods. Therefore, when section 23 of the *National Transportation Act* was enacted, it could not have been Parliament's intention to permit the Committee to have jurisdiction over only part of the cost to the shipper. The absurd result would be to permit a railway to strike an acceptable freight rate and then to capture more profit by means of charges for the rental of private sidings.

chemin de fer d'établir un taux de transport acceptable et ensuite de faire plus de profit au moyen de frais imposés pour la location de voies latérales privées.

C. Sidbec-Dosco Ltée

M. Alain-Claude Desforges, avocat de Sidbec-Dosco Ltée, a soutenu que les voies latérales privées faisaient partie intégrante du système des chemins de fer et que le Comité possédait le pouvoir de décision en vertu des articles 126, 262, 265(4) et 321 de la *Loi sur les chemins de fer*. Il a cité l'article 4 de la *Loi nationale sur les transports* dont le but est d'assurer que les taxes et conditions ne représentent pas un "découragement peu raisonnable au développement des industries primaires et secondaires ou au commerce d'exportation dans une (ou hors d'une) région située au Canada...". On a soutenu, qu'en vertu de l'article 21 de la *Loi nationale sur les transports*, le Comité devait coordonner les opérations de tous les transporteurs et, qu'en vertu de l'article 23, le Comité possédait le pouvoir d'enquête nécessaire pour résoudre la question des frais de location des voies latérales privées constituant une action préjudiciable à l'intérêt public. Le rôle du Comité est d'enquêter sur les conséquences possibles qu'ont les tarifs de location et de déterminer s'ils sont conformes à la politique énoncée dans l'article 4 de la *Loi nationale sur les transports*. La question que doit considérer le Comité concerne sa compétence à réglementer le coût total applicable au transport des marchandises qui est imposé par un transporteur à un expéditeur. Enfin, on devrait interpréter d'une manière large l'article 3 de la *Loi nationale sur les transports*, suite à l'affaire *CKOY Ltd. c. R.*, [1979] 1 R.C.S. 2.

D. Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada

L'avocat du CN a fait remarquer qu'il n'existait aucune définition statutaire d'une voie latérale privée dans la *Loi sur les chemins de fer*; il a donné la définition suivante basée sur la jurisprudence:

> Une voie latérale privée est une structure ferroviaire, comprenant des rails de chemin de fer, construite sur la propriété privée d'une tierce partie et pour le profit de celle-ci, et qui se raccorde au "chemin

C. Sidbec-Dosco Ltd.

Mr. Alain-Claude Desforges, Counsel for Sidbec-Dosco Ltd., argued that private sidings are an integral part of the railway system and that jurisdiction rests in the Committee by virtue of sections 126, 262, 265(4) and 321 of the *Railway Act*. Section 4 of the *National Transportation Act* was cited as being aimed at ensuring that tolls and conditions not represent an "unreasonable discouragement to the development of primary or secondary industries or to export trade in (or from) any region of Canada...". It was submitted that, by section 21 of the *National Transportation Act* that the Committee must co-ordinate the operations of all carriers and that by section 23 the Committee has the investigative authority necessary to resolve the question of private siding rental charges, which constitute an act prejudicially affecting the public interest. The Committee's role is to investigate the possible effects of the rentals and to determine whether they are consistent with the policy found in section 4 of the *National Transportation Act*. The question to be considered by the Committee is its jurisdiction to regulate the total cost of transporting goods imposed by a carrier to a shipper. Finally, section 3 of the *National Transportation Act* should be interpreted in a broad manner, following *CKOY Ltd. v. R.*, [1979] 1 S.C.R. 2.

D. Canadian National Railway Company

Counsel for CN pointed out that there is no statutory definition of a private siding in the *Railway Act* and set out the following definition based on case law:

> A private siding is a railway structure, inclusive of the railway line, built on the private property of a third party for its benefit and which joins with the 'railway', as that word is defined in section 2 of the

de fer", selon la définition de cette expression dans l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer*, d'une compagnie de chemin de fer, et sert à transporter les marchandises et effets en provenance et à destination de ladite propriété privée.

On a cité les affaires suivantes pour appuyer la proposition voulant que les voies latérales privées ne faisaient pas partie du chemin de fer: l'affaire *Carroll Bros. c. Grand Trunk Railway Company*, [1922] 28 C.R.C. 35, l'affaire *Blackwoods and Manitoba Brewing and Malting Co. c. Canadian Northern Railway Company and City of Winnipeg*, [1910] 12 C.R.C. 45, l'affaire *Kammerer c. CPR*, [1916] 21 C.R.C. 74, l'affaire *Block Four Spur Track Co. Ltd. c. CN*, [1942] 55 C.R.T.C. 250 et l'affaire *Municipalité rurale de Willow Creek c. Les Chemins de fer Nationaux du Canada*, 28 C.R.C. 434.

L'avocat de CN a soutenu que la définition de "taxe" ou "prix ou tarif" de l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer* ne s'appliquait que dans la mesure où elle était utilisée "relativement à un chemin de fer...". Par conséquent, comme les voies latérales privées ne font pas partie d'un "chemin de fer", ladite définition ne s'applique pas aux frais de location des voies latérales privées. De plus, on devrait faire une distinction entre les frais de location et des tarifs des taxes applicables au mouvement ferroviaire des marchandises sur une voie latérale privée, car le dernier est une "taxe" ou un "taux ou prix" applicable à un service lié aux affaires d'un transporteur. Les frais de location sont une chose et les tarifs et les taxes, qui sont administrés par la *Loi sur les chemins de fer* en sont une autre. La location de matériel ferroviaire à des expéditeurs pour leurs voies latérales privées n'est pas un "service lié aux affaires d'un transporteur", d'après le sens donné à "taxes" dans l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer*, car une compagnie de chemin de fer n'est pas obligée, du point de vue des règlements, de fournir ce service.

On a indiqué que l'article 6 de la *Loi sur les chemins de fer* délimitait la portée d'application de la *Loi sur les chemins de fer*. Elle stipule que la *Loi* s'applique à "...tout chemin de fer, ou partie de chemin de fer...". Comme une voie latérale privée ne fait pas partie du "chemin de fer", la *Loi sur les chemins de fer* ne peut pas s'appliquer dans le cas des voies latérales privées.

Railway Act, of a railway company for furtherance of the traffic from or to the said private property.

The following cases were cited in support of the proposition that private sidings are not part of the railway: *Carroll Bros. v. Grand Trunk Railway Company*, [1922] 28 C.R.C. 35, *Blackwoods and Manitoba Brewing and Malting Co. v. Canadian Northern Railway Company and City of Winnipeg*, [1910] 12 C.R.C. 45, *Kammerer v. C.P.R.*, [1916] 21 C.R.C. 74, *Block Four Spur Track Co. Ltd. v. CN*, [1942] 55 C.R.T.C. 250, and *Rural Municipality of Willow Creek v. Canadian National Rys*, 28 C.R.C. 434.

Counsel for CN submitted that the definition of "toll" or "rate" in section 2 of the *Railway Act* is applicable only insofar as it is "...used with reference to a railway...". Therefore, because private sidings are not part of a "railway" the said definition is inapplicable to private siding rental charges. Furthermore, the rental charge should be distinguished from the tariffs of tolls applicable for the movement of rail traffic on a private siding since the latter is a "toll" or "rate" for a service incidental to the business of a carrier. Rental charges are one thing and tariffs and tolls which are governed by the *Railway Act* are another. The leasing of railway materials to shippers for incorporation in their private siding is not a "service incidental to the business of a carrier" within the meaning of "tolls" in section 2 of the *Railway Act* since a railway company is under no statutory obligation to provide such service.

It was argued that section 6 of the *Railway Act* delineates the scope of application of the *Railway Act*. It provides that the *Act* applies to "...every railway or portion thereof...". Since a private siding does not form part of the "railway", the *Railway Act* cannot extend to such private sidings.

Les articles 121 à 127 ne s'appliquent seulement qu'aux voies secondaires et aux embranchements industriels par opposition aux "voies latérales privées" qui, par définition, sont situées en dehors de l'emprise d'une compagnie de chemin de fer.

M. Cantin s'est ensuite reporté aux articles 262 et 265 de la *Loi sur les chemins de fer* et a soutenu, qu'en vertu de ces articles, la compagnie de chemin de fer devait construire un raccordement joignant son propre réseau à la voie latérale privée afin de permettre la réception, l'expédition et la livraison des marchandises et effets sur ladite voie latérale. Cependant, selon l'avocat du CN, les dispositions contenues dans ces articles n'obligent pas la compagnie de chemin de fer à fournir le matériel ferroviaire pour la construction de la voie latérale privée elle-même. On ne peut se prévaloir des pouvoirs conférés par les articles 262(3), 262(6) et 265(7) que lorsque la compagnie ne s'acquitte pas de ses obligations stipulées dans les paragraphes (2) et (4) de l'article 262, c'est-à-dire par exemple, quand aucune installation, par opposition à des installations existantes, n'est fournie. Pour appuyer cette plaidoirie, on a cité l'affaire *Township of Brooke Farmers c. G.T.R.*, [1920] 26 C.R.C. 335 et l'affaire *Notre Dame Investment Co. c. CN*, [1920] 26 C.R.C. 339. De plus, en vertu des articles 262(6) et 265(7), le Comité ne peut spécifier le montant des frais maximaux qu'en ce qui concerne les choses ordonnées par celle-ci. Lorsque les installations sont déjà en place, on ne peut pas invoquer ce droit: l'affaire *Stirrett and Sons c. Morrison*, [1920] 26 C.R.C. 337 et la *décision* rendue le 2 novembre 1978 par le Comité des transports par chemin de fer ainsi que *l'ordonnance n° R-27952* datée du 17 novembre 1978.

L'avocat du CN a soutenu en l'occurrence que l'autorité de la Commission ne s'étendait pas aux voies latérales privées mais simplement à leur raccordement avec "le chemin de fer". Seules les voies latérales situées sur l'emprise de la compagnie ferroviaire relèvent de la juridiction du Comité. Néanmoins, les opérations matérielles effectuées par la compagnie de chemin de fer sur les voies latérales relèvent de la juridiction du Comité. Le CN a aussi soutenu que la Commission n'avait aucune autorité sur les frais de location, car l'autorité conférée en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* se limitent au raccordement du chemin de fer avec la voie

Sections 121 to 127 apply only with regard to branch lines and industrial spurs as opposed to "private sidings" which are by definition located off a railway company's right-of-way.

Mr. Cantin next referred to sections 262 and 265 of the *Railway Act* and argued that pursuant to these sections the railway must provide a junction with its own railway system and the private siding, in order to permit the receiving, forwarding and delivery of traffic over the said siding. However, according to Counsel for CN the provisions do not require the railway to provide railway materials for the construction of the private siding itself. Powers under subsection 262(3), 262(6) and 265(7) can only be invoked where the company does not discharge its obligations under subsections 262(2) and 262(4) as, for instance, where no facilities, as opposed to existing facilities, are provided. *Township of Brooke Farmers v. G.T.R.*, [1920] 26 C.R.C. 335 and *Notre Dame Investment Co. v. CN*, [1920] 26 C.R.C. 339 were cited in support of this argument. Moreover, by subsections 262(6) and 265(7) the Committee may specify maximum charges only with respect to matters ordered by it. Where facilities are already in place, this power cannot be invoked: *Stirrett and Sons v. Morrison*, [1920] 26 C.R.C. 337 and *R.T.C. Decision* November 2, 1978, and *Order No. R-27952* dated November 17, 1978.

Counsel for CN contended that the Commission's jurisdiction does not extend to private sidings but merely to their junction with the "railway". Only sidings situated on the railway's right-of-way come within the jurisdiction of the Committee. Nonetheless, the physical operations of the railway company over the sidings fall within the Committee's jurisdiction. CN also contended that the Commission has no jurisdiction over rental charges as the jurisdiction under the *Railway Act* is confined to the provisions of adequate facilities at the junction of the railway and the private siding. CN stated that it was "rather problematic" that while a railway

latérale privée. Le CN a indiqué qu'il était "plutôt problématique" qu'une compagnie de chemin de fer ne soit pas obligée, en vertu de l'article 262, de louer du matériel ferroviaire, et qu'elle soit assujettie aux règlements lorsqu'elle le fait; de plus, lorsque le matériel est fourni par une partie autre qu'une compagnie ferroviaire, ces frais de location échappent à l'autorité de la Commission.

company is not obliged under section 262 to lease railway materials, once it does, it is subject to regulation and that, when materials are provided by a party other than a railway company such rental would escape the Commission's jurisdiction.

Le CN a soutenu que l'article 3 de la *Loi nationale sur les transports* n'indiquait pas si la Commission avait oui ou non le pouvoir de décision sur les questions se rapportant aux voies latérales privées. L'alinéa (d) de l'article 3 ne s'appliquent pas parce que les frais de location de voies latérales privées ne sont pas "des taxes ou des conditions concernant le transport des marchandises et des effets". Les frais de location sont exigibles et payables, que les marchandises et les effets soient transportés ou non sur ladite voie latérale privée.

CN submitted that section 3 of the *National Transportation Act* has no bearing on whether or not the Commission has jurisdiction over private sidings. Paragraph 3(d) is inapplicable because private sidings rentals are not "tolls or conditions relating to the carriage of traffic". Rental is due and payable irrespective of whether or not traffic moves on the said private sidings.

Selon l'avocat du CN, l'article 23 est un remède, mais, cependant, il ne régit pas tous les aspects des relations existant entre l'expéditeur et le transporteur. Il se limité à des questions relatives aux taxes, aux tarifs ou prix et aux conditions de transport. Comme il a été démontré plus tôt, les frais de location des voies latérales privées ne sont pas des "taxes" ou des "taux ou prix". De plus, il ne peut y avoir un "acte d'omission" dans le sens du paragraphe (2) de l'article 23 car "l'acte d'omission" doit concerner certains obligations prescrites ou imposées en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* ou quelque autre loi; une compagnie de chemin de fer n'a aucune obligation en ce qui concerne la construction de voies latérales privées.

Counsel for CN was of the view that section 23 is a remedial provision, however, it does not govern all aspects of the shipper/carrier relationship. It is confined to matters relating to tolls, rates and conditions of carriage. As earlier demonstrated, private siding rentals are not "tolls" or "rates". Moreover there cannot be an "act or omission" within the meaning of subsection 23(2) since "act or omission" must be related to some prescribed or imposed obligations pursuant to the *Railway Act* or some other legislation and a railway has no obligation in respect of the construction of private sidings.

Les articles 45 et 46 de la *Loi nationale sur les transports* ont été rejetés par le CN comme source conférant une autorité au Comité du fait que le recours à ces dispositions était permis seulement lorsque la Commission exerçait son autorité en vertu des articles 262(2), 262(7), 265(5) et 265(7) de la *Loi sur les chemins de fer*, articles non applicables à la présente affaire.

Sections 45 and 46 of the *National Transportation Act* was rejected by CN as a source of Committee jurisdiction on the grounds that recourse to these provisions is permissible only in the context of the exercise of the jurisdiction of the Commission under subsection 262(2), 262(7), 265(5) and 265(7) of the *Railway Act*, which are not applicable in the case at hand.

Le CN a aussi rejeté toute autorité possible du Comité en matière de voies latérales privées conférée par l'article 47 de la *Loi nationale sur les transports* parce qu'une voie latérale privée n'est pas une partie d'un chemin de fer, pas plus qu'elle n'est destinée à être exploitée avec ou en

CN also rejected any possible Committee jurisdiction over private sidings by means of section 47 of the *National Transportation Act* because a private siding is not a part of a railway nor is it intended to be operated in connection with or as part of a railway, as required by section 47. As

partie avec un chemin de fer, tel que l'exige l'article 47. Comme le Comité n'a aucune juridiction sur la voie latérale privée elle-même, il n'a aucun pouvoir sur les accords relatifs aux voies latérales privées. De même, si le Comité possède l'autorité en vertu de l'article 47, alors, dans le cas présent, l'article 47 ne s'applique pas car il n'y a pas eu de rupture d'accord dans les questions qui y sont énumérées de façon spécifique.

the Committee has no jurisdiction over the private siding itself, it has no jurisdiction over private siding agreements. Alternatively, if the Committee has jurisdiction under section 47, then in the instant case section 47 is not applicable, as there is no breach of the matters specifically enumerated thereunder.

On a indiqué que l'article 48 de la *Loi nationale sur les transports* n'était pas applicable car le Comité ne pouvait agir sur sa propre demande que s'il possédait l'autorité nécessaire conformément à la *Loi sur les chemins de fer*. Dans la présente affaire, l'article 48 était sans effet pour le Comité car celui-ci n'avait pas l'autorité nécessaire pour agir.

It was argued that section 48 of the *National Transportation Act* was not applicable because the Committee can only act on its own motion where it possesses the required jurisdiction pursuant to the *Railway Act*. In the present case, section 48 is of no avail to the Committee since it lacks the required jurisdiction to act.

Enfin, en réponse à la plaidoirie présentée par M. Rothstein, le CN a soutenu que les frais de location des voies latérales privées n'étaient pas liés "à la réception, la livraison et le transport des marchandises et effets par la compagnie de chemin de fer ou aux relations existant entre l'expéditeur et le transporteur" car, même si les marchandises et effets ne sont pas transportés sur une voie latérale privée, les frais de location sont toujours payables à la compagnie ferroviaire.

Finally, in reply to Mr. Rothstein's argument, CN argued that private sidings rental charges are not integral "to the receipt, delivery and carriage of traffic by the railway or the shipper/carrier relationship", for, even if no traffic moves on a private siding, the rental charge is still due to the railway.

E. Canadien Pacifique Limitée

Le CP a soutenu que les voies latérales privées n'étaient pas solidaires du "chemin de fer" d'une compagnie, tel que le terme est défini dans le paragraphe (1) de l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer* et qu'ils ne faisaient pas partie du réseau de voies ferrées auquel s'applique la *Loi sur les chemins de fer*. La Loi ne contient aucune disposition au sujet de l'autorisation pour la construction d'un ensemble de voies suite à un accord, et l'ensemble de voies ferrées ne peut pas faire partie du chemin de fer, à moins qu'il n'ait été construit suite à une décision rendue par une autorité législative. Dans l'affaire *Kootenay and Elk Railway Co. c. CPR*, [1972] C.T.C. 101, Son Honneur le juge Martland de la Cour suprême du Canada s'en est tenu à l'interprétation faite sur les voies latérales privées par H.E.B. Coyne dans la *Railway Law of Canada* (Toronto 1947) selon laquelle elles sont des voies ferrées qui ne nécessitent pas de décision de l'autorité législative pour être construites.

E. Canadian Pacific Limited

CP submitted that private sidings do not form part of a "railway" of a company as defined in subsection 2(1) of the *Railway Act* and is not trackage to which the *Railway Act* applies. The act does not provide for authorization of trackage constructed pursuant to an agreement and trackage cannot be deemed part of the railway unless it has been constructed pursuant to legislative authority. *In Kootenay and Elk Railway Co. v. CPR*, [1972] C.T.C. 101, Mr. Justice Martland of the Supreme Court of Canada adopted the interpretation of private sidings stated by H.E.B. Coyne in the *Railway Law of Canada* (1947 Toronto) as being railways which do not require legislative authority for construction.

On a soutenu que l'ensemble de voies ferrées construites sur des terrains auxquels ou sur lesquels la compagnie de chemin de fer n'avait aucun intérêt ou droit ne faisait pas partie du chemin de fer (l'affaire *Blackwoods c. CN*, (1910) 44 R.C.S. 92; l'affaire *Boland c. Grand Trunk Railway Co.*, [1915] 18 C.R.C. 60). Dans l'affaire *Carroll Bros. c. Grand Trunk Railway Co.*, [1922] 28 C.R.C. 35, on a soutenu qu'une voie secondaire construite conformément aux dispositions contenues dans l'article 121 de la *Loi sur les chemins de fer* ne devenait pas une partie du chemin de fer lorsqu'elle est construite en coopération, à moins que la compagnie de chemin de fer n'exproprie cette voie et ne l'incorpore à son propre néseau.

Le CP a en l'occurrence soutenu que le Comité n'avait pas de pouvoir en matière de questions se rapportant aux voies latérales privées et sur les termes des accords sur les voies latérales privées qui sont passés entre les compagnies ferroviaires et les propriétaires du terrain sur lequel la voie latérale privée est construite. On s'est reporté à l'affaire *Blackwoods Ltd. c. Canadian Northern Railway Co.*, (1910) 44 R.C.S. 92 et à l'affaire *Clover Bar Coal Co. c. Humberstone*, (1911) 45 R.C.S. 346 dans lesquelles la Cour suprême avait soutenu que la Commission n'avait aucun droit de décider d'allonger une voie latérale privée. Dans l'affaire *Carroll Bros. c. Grand Trunk Railway Co.* (supra), la Commission des chemins de fer a rejeté une requête d'établissement des frais pour l'utilisation des voies latérales privées en se basant sur le fait que les frais de location n'avaient rien à voir avec les prix ou tarifs et que la Commission n'avait aucun pouvoir de réviser les termes acceptés et fixés dans un contrat. Dans l'affaire *Beverley Coal Mines and Humberstone Coal Cos. c. Grand Trunk Railway Co.*, [1918] 23 C.R.C. 64, on a aussi soutenu qu'une voie latérale privée ne faisait pas partie du chemin de fer et que les droits des parties sont régis par les accords passés. Par conséquent, la Commission n'a aucun pouvoir, au titre de la *Loi sur les chemins de fer*, pour déterminer les frais d'indemnité ou fixer les termes relativement à une voie latérale privée.

Le CP a indiqué que l'autorité du Comité relativement à l'article 126 de la *Loi sur les chemins de fer* se limitait aux situations où les parties étaient en désaccord.

It was argued that trackage constructed upon lands to or in which the railway has no interest or title does not form part of the railway (*Blackwoods v. CN*, (1910) 44 S.C.R. 92, *Boland v. Grand Trunk Railway Co.*, [1915] 18 C.R.C. 60). *Carroll Bros. v. Grand Trunk Railway Co.*, [1922] 28 C.R.C. 35, held that a spur line constructed under the provisions of section 121 of the *Railway Act* does not become part of the railway when it is built on the basis of a co-operative construction unless the railway expropriates and incorporates the branch line in its own system.

CP contended that the Committee does not have jurisdiction over matters of private sidings and over the terms of private siding agreements entered into by the railway companies and owners of the land upon which the private siding is constructed. Reference was made to *Blackwoods Ltd. v. Canadian National Railway Co.*, (1910) 44 S.C.R. 92 and *Clover Bar Coal Co. v. Humberstone*, (1911) 45 S.C.R. 346 where the Supreme Court held that the Board has no jurisdiction to extend a private siding. In *Carroll Bros. v. Grand Trunk Railway Co.* (supra) the Board of Railway Commissioners dismissed an application to fix charges for the use of private sidings on the basis that rental charges have nothing to do with rates and the Board is without power to revise the terms so agreed upon and fixed in a contractual arrangement. *Beverley Coal Mines and Humberstone Coal Cos v. Grand Trunk Railway Co.*, [1918] 23 C.R.C. 64 also held that a private siding is not a part of the railway and that rights of the parties are governed by the agreements. Therefore, the Board had no power under the *Railway Act* to settle compensation or fix terms with respect to the private siding.

CP argued that the jurisdiction of the Committee with respect to section 126 of the *Railway Act* is confined to situations where the parties are not in agreement.

Le CP s'est ensuite reporté à l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*. Il a soutenu en l'occurrence que le paragraphe (2) de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* ne s'appliquait que dans le cas d'un raccordement d'une voie latérale privée ou d'un embranchement privé avec un chemin de fer. Si la juridiction au titre du paragraphe (2) comprenait toute la voie latérale privée per se et le matériel utilisé pour la construction de ladite voie latérale privée, le paragraphe (4) aurait été inutile.

CP then turned to section 262 of the *Railway Act*. It was contended that subsection 262(2) of the *Railway Act* applies only to the junction of a private siding or private branch railway with any railway. If the jurisdiction under subsection (2) included the entire private siding per se and the materials used to construct that private siding, subsection (4) would have been unnecessary.

Le CP a soutenu que l'autorité du Comité en matière de voies latérales situées sur l'emprise de la compagnie de chemin de fer se réduit à ce qui est raisonnablement nécessaire pour mettre en application l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*. Le pouvoir conféré par le paragraphe (6) de l'article 262, qui permet à la Commission de spécifier le montant des frais maximaux relativement à l'installation qui est construite, se limite aux frais applicables aux installations qui ont été construites suite à une ordonnance émise par la Commission. Par conséquent, le Comité n'a pas le pouvoir d'intervenir dans la question des frais de location relatifs à un projet sur lequel les parties se sont entendues. En l'absence d'un pouvoir explicite ou des implications nécessaires d'une disposition explicite, le Comité ne peut pas assumer le pouvoir dans cette affaire: l'affaire *Duthie c. G.T.R.*, 4 C.R.C. 304.

CP submitted that the Committee's jurisdiction over sidings located on the railway right-of-way is restricted to that which is reasonably necessary to give effect to section 262 of the *Railway Act*. The power found in subsection 262(6) which allows the Commission to specify maximum charges in respect of a facility which is constructed, is confined to charges for facilities which have been ordered by the Commission to be constructed. Therefore , the Committee does not have the jurisdiction to intervene in the matter of rentals related to a project which has been agreed to by the parties. In the absence of express jurisdiction or necessary implications of an express provision, the Committee cannot assume jurisdiction in this matter: *Duthie v. G.T.R.*, 4 C.R.C. 304.

De même, le CP a déclaré que, si le Comité avait le pouvoir de décision en matière de frais de location en vertu de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*, ce pouvoir ne s'étendait pas aux installations qu'il n'est pas nécessaire de construire pour satisfaire aux obligations énoncées dans l'article 262. Conséquemment, le comité n'a aucun pouvoir en matière de voies latérales privées où des installations appropriées existent déjà.

Alternatively, CP argued that, if the Committee has jurisdiction over the matter of rental charges because of section 262 of the *Railway Act*, that jurisdiction does not extend to those facilities which are not necessary to fulfill section 262 obligations. Accordingly, the Committee has no jurisdiction over private sidings where suitable accommodations already exist.

On a démontré que l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* ne s'appliquait pas aux voies latérales privées parce que l'article 4 de ladite loi stipule que la Loi s'applique au transport par chemin de fer, régi par la *Loi sur les chemins de fer*. "Les voies latérales privées" ne relèvent pas de la définition de "chemin de fer" donnée dans la *Loi sur les chemins de fer*. Par conséquent, les dispositions contenues dans la *Loi nationale sur les transports* ne peuvent s'appliquer aux voies latérales privées.

It was submitted that section 23 of the *National Transportation Act* does not apply to private sidings because section 4 thereof provides that the Act applies to transport by railways governed by the *Railway Act*. "Private sidings" do not fall within the definition of "railway" under the *Railway Act*. Therefore, the provisions of the *National Transportation Act* cannot apply to private sidings.

De plus, l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* ne s'applique pas, car il concerne les "taxes" et, de plus, est limité dans son application: La définition de taxe ou de prix ou tarif donnée dans l'article 2 ne s'applique que lorsqu'elle est utilisée dans le cas des chemins de fer ou des téléphones. Une voie latérale privée, d'après le sens donné dans la définition de chemin de fer, n'est pas un chemin de fer. Conséquemment, les frais de location applicables au matériel utilisé pour une voie latérale privée ne sont pas des taxes.

Même si les frais de location ne constituent pas une "taxe", le CP a soutenu que l'article 23 serait quand même inapplicable car ledit article stipule que les taxes pour lesquelles l'article 23 est applicable sont celles qui se rapportent aux taxes pour le transport des marchandises et effets ou aux conditions dudit transport. Le terme "transport" ou "trafic" est défini dans le paragraphe (1) de l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer* et signifie le transport des voyageurs, des marchandises et du matériel roulant.

L'avocat du CP était d'avis que le Comité n'avait pas l'autorité requise pour exercer les pouvoirs énumérés dans les articles 45, 46 et 48 de la *Loi nationale sur les transports*, en ce qui a trait à la question des voies latérales privées.

Quant à l'article 51 de la même Loi, il ne s'applique qu'aux travaux ordonnés par la Commission. Si la Commission avait le pouvoir général en matière d'indemnités payables dans le cas de travaux exécutés, il aurait été inutile de conférer un pouvoir en matière d'indemnités payables pour un travail qu'elle a ordonné d'exécuter ou d'exploiter.

Le CP a soutenu que l'article 47 de la *Loi nationale sur les transports* n'autorisait pas le Comité à intervenir dans les termes des accords passés entre une compagnie de chemin de fer et une entreprise, à moins qu'il n'y ait eu une violation ou une rupture dans les termes de l'accord. De plus, l'article 47 n'autorise pas le Comité à intervenir dans des questions relatives à des voies latérales privées d'une façon plus élaborée que ne le permet les articles 262 ou 265 de la *Loi sur les chemins de fer*, car, comme l'indique l'article 47, la voie latérale ne fait pas partie du chemin de fer.

Moreover, section 23 of the *National Transportation Act* does not apply as its relates to "tolls" which is restricted in its application. The definition of toll or rate provided in section 2 is applicable only when used with reference to railways or telephones. A private siding is not a railway within the term provided by the definition of railway. Accordingly, rental charges for the materials used in a private siding are not tolls.

Even if the rental charge did constitute a "toll", CP argued that section 23 would still be inapplicable since the said section provides that the tolls to which section 23 applies are those in respect of tolls for or conditions of the carriage of traffic. The term "traffic" is defined in subsection 2(1) of the *Railway Act* as meaning the traffic of passengers, goods and rolling stock.

Counsel for CP was of the opinion that the Committee does not have the requisite jurisdiction to exercise the powers enumerated in sections 45, 46 and 48 of the *National Transportation Act* with regard to the matter of private sidings.

As for section 51 of the same Act, this applies only to works ordered by the Commission. If the Commission had general jurisdiction over the compensation payable in respect of all works constructed it would have been unnecessary to confer jurisdiction over the compensation payable for work which it orders be constructed or operated.

CP argued that section 47 of the *National Transportation Act* does not allow the Committee to intervene in the terms of agreements entered into by a railway company and an industry unless there has been a violation or breach of the terms of the agreement. Furthermore, section 47 does not give the Committee authority to intervene in private siding issues beyond that which is required under section 262 or 265 of the *Railway Act*, because the siding is not a part of the railway, as required by section 47.

Constatations

Aux fins de la présente audience, la question concernant la compétence du Comité en matière des frais de location pour le matériel utilisé pour des voies latérales privées s'est limitée à des cas où une voie latérale avait été construite sur une propriété privée conformément à un accord particulier. À cet effet, les intimés ont attiré notre attention sur plusieurs articles de la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi nationale sur les transports*. Par conséquent, nous analyserons chaque disposition à laquelle se sont reportés les intimés afin de rendre une décision dans l'affaire présente.

I. **Loi sur les chemins de fer**

A. **Articles 121 à 125**

Les articles 121 à 125 de la *Loi sur les chemins de fer* concernent le droit qu'a une compagnie de chemin de fer de construire des embranchements d'une longueur ne dépassant pas 20 milles. Tous ces embranchements doivent être construits conformément à la procédure indiquée dans les articles 121 à 125. Selon le Comité ces articles ne s'appliquent en aucune façon au présent cas. Il est évident que ces dispositions concernent un embranchement que la compagnie de chemin de fer désire construire sur sa propre emprise, situation qui n'a aucun rapport avec celle présentement à l'étude. Pour cette raison, aucune autre analyse ne sera faite sur les articles 121 à 125 de la *Loi sur les chemins de fer*.

B. **Article 126**

L'article 126(1) stipule que,

> Lorsqu'une industrie ou une entreprise est établie... dans un rayon de six milles d'un chemin de fer, et que le propriétaire de cette industrie ou entreprise... désire obtenir le service d'un chemin de fer, mais ne peut s'entendre avec la compagnie au sujet de la construction et du service d'un embranchement communiquant avec le chemin de fer, la Commission peut, à la demande de ce propriétaire ou de cette personne, et, dès qu'elle est convaincue que pareil embranchement est dans l'intérêt du commerce, ordonner à la compagnie de construire, maintenir et tenir en service cet embranchement... (ce qui nous intéresse est souligné)

Findings

For the purposes of the present proceedings, the issue of the Committee's jurisdiction over rental charges for materials used in private sidings has been confined to cases where a siding is built on private property under a particular agreement. In this regard, the respondents have directed our attention to several sections of the *Railway Act* and the *National Transportation Act*. Therefore, we shall analyse each provision that was referred to by the respondents in order to reach a decision in the present case.

I. **Railway Act**

A. **Sections 121 to 125**

Sections 121 to 125 of the *Railway Act* concern the railway's power to construct branch lines under 20 miles in length. All such branch lines must be constructed pursuant to the procedure set out in sections 121 to 125. In the opinion of the Committee, these sections are in no way applicable to the case at hand. It is evident that these provisions deal with a branch line which the railway wishes to build on its own right of way, a situation which is completely foreign to that which is under study. For this reason, no further analysis shall be made of sections 121 to 125 of the *Railway Act*.

B. **Section 126**

Subsection 126(1) stipulates that,

> When any industry or business is established... within six miles of the railway, and the owner of such industry or business... is desirous of obtaining railway facilities in connection therewith, but cannot agree with the company as to the construction and operation of the spur or branch line from the railway thereto, the Commission may, on application of such owner or person, and upon being satisfied of the necessity for such spur or branch line, in the interests of trade, order the company to construct, maintain and operate such spur or branch line... (underlining ours).

Par conséquent, en vertu de cette disposition, le Comité peut ordonner à une compagnie de chemin de fer de construire une voie secondaire lorsque les parties intéressées ne peuvent pas s'entendre au sujet de sa construction et de son exploitation. Le Comité constate que l'article 126 n'est pertinent que dans les cas où un industriel et une compagnie ferroviaire ne s'entendent pas quant à la construction et à l'exploitation de la voie secondaire. Les dispositions contenues dans l'article 126 permettent à un industriel d'entreprendre une action qui aura pour conséquences l'obtention d'un embranchement industriel. Par conséquent, lorsque les parties s'entendent sur l'aménagement d'une voie latérale ou d'un embranchement, la condition précédant l'application de l'article 126, nommément le désaccord existant entre l'industriel et la compagnie de chemin de fer, n'a pas pour but de mettre en doute la compétence du Comité. Il s'ensuit donc que l'article 126 ne s'applique pas dans le cas d'une situation où une voie latérale est déjà constuite et en service. Conséquemment, l'article 126 n'est pas une source de juridiction pour le Comité en matière des voies latérales privées qui nous concerne.

Therefore, by this provision, the Committee may order a railway to construct a branch line or spur where the interested parties cannot agree as to its construction and operation. The Committee finds that section 126 is only relevant to cases where an industrialist and railway company cannot agree as to the construction and operation of the spur. Section 126 provides the industrialist with action which will result in the obtaining of an industrial spur. Therefore, where the parties agree to the provision of a siding or spur, the condition precedent to the application of section 126, namely the disagreement of the industrialist and the railway, is not present to trigger Committee jurisdiction. It follows that section 126 does not apply to a situation where a siding is already constructed and in operation. Accordingly, section 126 is not a source of Committee jurisdiction in the private siding issue which concerns us.

C. **Article 262**

L'article 262 stipule certaines obligations que les compagnies de chemin de fer doivent remplir:

262(1) La compagnie doit, selon ses pouvoirs,

a) fournir, au point de départ de son chemin de fer et au point de raccordement de son chemin de fer avec d'autres, et à tous les points d'arrêt établis à cette fin, des installations suffisantes et convenables pour la réception et le chargement des marchandises et effets présentés à la compagnie pour être transportés sur son chemin de fer;

b) fournir des installations suffisantes et convenables pour le transport, le déchargement et la livraison de ces marchandises et effets;

c) sans retard, et avec le soin et la diligence voulus, recevoir, transporter et livrer ces marchandises et effets;

C. **Section 262**

Section 262 stipulates certain obligations which must be fulfilled by the railways:

262(1) The company shall, according to its powers,

(a) furnish, at the place of starting, and at the junction of the railway with other railways, and at all stopping places established for such purpose, adequate and suitable accommodation for the receiving and loading of all traffic offered for carriage upon the railway;

(b) furnish adequate and suitable accommodation for the carrying, unloading and delivering of all such traffic;

(c) without delay, and with due care and diligence, receive, carry and deliver all such traffic;

d) fournir et employer tous les appareils, toutes les installations et tous les moyens nécessaires à la réception, au chargement, au transport, au déchargement et à la livraison de ces marchandises et effets; et

e) fournir tel autre service, connexe au transport, habituel ou d'usage relativement aux affaires d'une compagnie de chemin de fer, selon que la Commission l'ordonne.

(2) Ces installations complètes et convenables comprennent des facilités raisonnables pour le raccordement de voies latérales privées ou d'embranchements privés avec un chemin de fer possédé ou mis en service par la compagnie, et des facilités raisonnables pour la réception, l'expédition et la livraison des marchandises et effets entrant sur ces voies latérales et sur ces embranchements privés ou en débouchant, ainsi que le placement de wagons et leur traction dans un sens ou dans un autre sur ces voies latérales privées et sur ces embranchements privés.

(3) S'il arrive que, de l'avis de la Commission, la compagnie ne fournit pas les installations et les commodités nécessaires, la Commission peut ordonner à la compagnie de les fournir dans un délai ou durant une période qu'elle juge convenable en tenant compte de tous les intérêts légitimes; ou elle peut interdire ou restreindre l'emploi, sur tous les chemins de fer généralement, sur un chemin de fer déterminé ou sur un tronçon de ce chemin de fer, de machines, locomotives, wagons, matériel roulant, appareils, machinerie ou dispositifs, ou d'une espèce ou catégorie quelconque, non équipés selon les prescriptions de la présente loi ou des ordonnances rendues ou des règlements établis par la Commission dans les limites de ses attributions en vertu des dispositions de la présente loi.

...

(d) furnish and use all proper appliances, accommodation and means necessary for receiving, loading, carrying, unloading and delivering such traffic; and

(e) furnish such other service incidental to transportation as is customary or usual in connection with the business of a railway company, as may be ordered by the Commission.

(2) Such adequate and suitable accommodation shall include reasonable facilities for the junction of private sidings or private branch railways with any railway belonging to or worked by the company, and reasonable facilities for receiving, forwarding and delivering traffic upon and from those sidings or private branch railways, together with the placing of cars and moving them upon and from such private sidings and private branch railways.

(3) If in any case such accommodation is not, in the opinion of the Commission, furnished by the company, the Commission may order the company to furnish the same within such time or during such period as the Commission deems expedient, having regard to all proper interests; or may prohibit or limit the use, either generally or upon any specified railway or part thereof, of any engines, locomotives, cars, rolling stock, apparatus, machinery, or devices, or any class or kind thereof, not equipped as required by this Act, or by any orders or regulations of the Commission made within its jurisdiction under the provisions of this Act.

...

(6) Pour les fins du présent article, la Commission peut ordonner la construction ou l'exécution d'ouvrages déterminés ou l'acquisition d'immeubles, ou que des wagons, de la force motrice ou d'autres matériels soient attribués, distribués, employés ou déplacés selon que le spécifie la Commission, ou que des mesures, systèmes ou méthodes spécifiés soient adoptés ou suivis par certaines compagnies en particulier ou par les compagnies de chemin de fer en général, et la Commission peut, dans une telle ordonnance, spécifier les frais maximums qui peuvent être imposés par la compagnie ou les compagnies en ce qui concerne toute chose ainsi ordonnée par la Commission.

(6) For the purposes of this section the Commission may order that specific works be constructed or carried out, or that property be acquired, or that cars, motive power or other equipment be allotted, distributed, used or moved as specified by the Commission, or that any specified steps, systems or methods be taken or followed by any particular company or companies, or by railway companies generally, and the Commission may in any such order specify the maximum charges that may be made by the company or companies in respect of any matter so ordered by the Commission.

En vertu du paragraphe (1)(e) de l'article 262, l'obligation de fournir "tel autre service, connexe au transport, habituel ou d'usage relativement aux affaires d'une compagnie de chemin de fer" est mis en valeur par l'expression "selon que la Commission l'ordonne". Ensuite, c'est l'ordonnance émise par le Comité qui a mis en doute la compétence du Comité, conférée par le paragraphe (6) de l'article 262, à spécifier le montant des frais maximaux "en ce qui concerne toute chose ainsi ordonnée par la Commission". Dans l'article 262, il n'existe aucune disposition autorisant le Comité à spécifier le montant des frais maximaux en ce qui concerne les installations qui ont été mises en place suite à un accord passé entre la compagnie de chemin de fer et une autre partie. De plus, on ne peut invoquer l'article 262 que lorsqu'il y a absence de ces installations et non lorsqu'une compagnie de chemin de fer les a déjà fournies. Conséquemment, nous devons rejeter l'article 262 comme source d'autorisation dans l'affaire qui nous est présentée.

Pursuant to paragraph 262(1)(e), the obligation to provide "such other service incidental to transportation as is customary or usual in connection with the business of a railway company" is qualified by the phrase "as may be ordered by the Commission". In turn, it is the order of the Committee which triggers the Committee's jurisdiction under subsection 262(6) to specify maximum charges "in respect of any matter so ordered by the Commission". Nowhere in section 262 do we find that the Committee may specify a maximum charge in respect of facilities which have been installed pursuant to an agreement between the railway and another party. Moreover, section 262 can be invoked only in the absence of those facilities, not in cases where a railway had already furnished them. Accordingly, we must reject section 262 as a source of jurisdiction in the issue before us.

D. **Article 265**

En vertu de l'article 265 de la *Loi sur les chemins de fer*, toutes les compagnies de chemin de fer doivent

> accorder aux particuliers et aux compagnies toutes les facilités raisonnables et convenables pour la réception, l'expédition et la livraison des marchandises à

D. **Section 265**

By section 265 of the *Railway Act* all railway companies have the obligation to

> afford to all persons and companies all reasonable and proper facilities for the receiving, forwarding and delivering of traffic upon and from their several railways,

> destination ou en provenance de leurs chemins de fer, et pour l'échange des transports entre leurs chemins de fer respectifs et la rentrée du matériel roulant. (paragraphe (2) de l'article 265)

De même, les compagnies ferroviaires doivent fournir:

> les facilités raisonnables pour le raccordement des voies de service privées ou des embranchements privés avec un chemin de fer possédé ou exploité par cette compagnie, et les facilités raisonnables pour la réception, l'expédition et la livraison du trafic qui entre sur ces voies de service ou sur ces embranchements privés, ou qui en vient.

L'article 265 ne s'applique que lorsque les installations ne sont pas fournies, en quel cas, en vertu du paragraphe (7) de l'article 265, le Comité peut ordonner l'exécution d'un ouvrage ou l'acquisition d'une propriété pour les fins de l'article 265. En ce qui concerne ledit ouvrage, le Comité peut "spécifier les frais maximaux qui peuvent être imposés par la compagnie...", ce qui n'est pas le cas ici. La compagnie de chemin de fer a déjà fourni le matériel pour l'embranchement conformément à un accord. Le Comité n'a pas ordonné la fourniture de ce matériel. Par conséquent, le Comité ne peut intervenir en vertu de l'article 265(7) et spécifier le montant des frais maximaux de location. Ainsi, le Comité constate que l'article 265 n'autorise pas le Comité à fixer les frais de location du matériel fourni pour l'embranchement conformément à un accord concernant une voie latérale privée.

E. Article 321

L'avocat de Sidbec-Dosco Ltée a aussi cité l'article 321 de la *Loi sur les chemins de fer*. Cet article stipule que les taxes doivent être justes et raisonnables et imposées à toutes les personnes, au même taux. Cependant, cet article doit être lu avec le paragraphe (6) de l'article 321 et l'article 320 qui stipulent que le terme "taxe" dans l'article 321 ne concerne que les taxes applicables au téléphone et au télégraphe. Comme le cas présent ne concerne ni les taxes applicables au télégraphe ni celles applicables au téléphone, l'article susmentionné (article 321) ne s'applique pas.

> for the interchange of traffic between their respective railways and for the return of rolling stock (subsection 265(2)).

As well, the railways must provide

> reasonable facilities for the junction of private sidings or private branch railways with any railway belonging to or worked by any such company, and reasonable facilities for receiving, forwarding and delivering traffic upon and from those sidings or private branch railways.

Section 265 is only applicable where facilities are not provided, in which case, by subsection 265(7), the Committee may order that work be done, or property acquired for the purposes set out in section 265. It is in respect of such work ordered that the Committee may "specify the maximum charges that may be made by the company...". This is not the case here. The railway has already provided the siding materials pursuant to an agreement. There is no order to the Committee to provide those materials. Therefore, the Committee cannot intervene pursuant to subsection 265(7) and specify the maximum rental charges. Accordingly, the Committee finds that section 265 does not endow the Committee with the jurisdiction to fix rental charges for siding materials provided by virtue of a private siding agreement.

E. Section 321

Counsel for Sidbec-Dosco Ltd. has also made reference to section 321 of the *Railway Act*. This section stipulates that tolls must be just and reasonable and charged equally to all persons at the same rate. However, this must be read along with subsection 321(6) and section 320 which provide that the term "toll" in section 321 refers only to telegraph or telephone tolls. Since in the present case we are not dealing with telegraph or telephone tolls, the above section (section 321) does not apply.

II. Loi nationale sur les transports

A. Articles 3 et 23

L'article 3 énonce la politique nationale sur les transports. On y stipule entre autre:

article 3

(d) que chaque moyen de transport achemine, autant que possible, le trafic à destination ou en provenance de tout point au Canada à des prix et à des conditions qui ne constituent pas

(i) un désavantage déloyal à l'égard de ce trafic marqué que celui qui est plus inhérent à l'endroit desservi ou au volume de ce trafic, à l'ampleur de l'opération qui y est reliée ou au type du trafic ou du service en cause, ou

(ii) un obstacle excessif à l'échange des denrées entre des points au Canada ou un découragement déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exportation dans toute région du Canada ou en provenant, ou du mouvement de denrées passant par des ports canadiens;".

On a soutenu que l'article 3 lui-même autorisait le Comité à agir dans les questions se rapportant aux accords passés sur l'imposition des frais de location des voies latérales privées. Cependant, cet article a été relié à l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* qui a été cité par de nombreuses personnes comme étant la source d'autorité du Comité.

Selon l'article 23(2),

(2) Lorsqu'une personne a lieu de croire

a) que toute action ou omission d'une transporteur ou de deux transporteurs ou plus, ou

b) que l'effet de l'établissement d'un taux par un ou plusieurs transpor-

II. National Transportation Act

A. Section 3 and 23

Section 3 sets out the national transportation policy. One of these objectives is that:

section 3

(d) each mode of transport, so far as practicable, carries traffic to or from any point in Canada under tolls and conditions that do not constitute

(i) an unfair disadvantage in respect of any such traffic beyond that disadvantage inherent in the location or volume of the traffic, the scale of operation connected therewith or the type of traffic or service involved, or

(ii) an undue obstacle to the interchange of commodities between points in Canada or unreasonable discouragement to the development of primary or secondary industries or to export trade in or from any region of Canada or to the movement of commodities through Canadian ports;".

It was not argued that section 3 of itself gives the Committee jurisdiction to act in private siding rental agreements. However, this section was linked with section 23 of the *National Transportation Act* which was cited by many as a source of Committee jurisdiction.

According to subsection 23(2),

(2) Where a person has reason to believe,

(a) that any act or omission of a carrier or of any two or more carriers, or

(b) that the effect of any rate established by a carrier or carriers pursuant to

teurs en conformité de la présente loi ou de la *Loi sur les chemins de fer* après le 19 septembre 1967

peut nuire à l'intérêt public en ce qui concerne les taxes ou les conditions du transport à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada, cette personne peut demander à la Commission l'autorisation d'interjeter appel de l'action, de l'omission ou du taux et le Commission, si elle est convaincue que la demande est, de prime abord, bien fondée, doit faire l'enquête qu'elle estime justifiée sur l'action, l'omission, le taux ou son effet.

Par conséquent, nous devons décider si l'imposition de frais de location excessifs par les compagnies de chemin de fer constitue une "action ou une omission de la part d'un transporteur" qui "peut nuire à l'intérêt public en ce qui concerne les taxes ou les conditions du transport à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada". L'avocat de l'Alberta Wheat Pool a souligné que l'article 23 conférait une large autorité au Comité dans le but de protéger l'intérêt public. L'*affaire Saskatchewan Wheat Pool* a démontré la latitude que confère l'article 23 au Comité. Dans cette affaire, le Comité a soutenu que "l'imposition de frais qui ont été acceptés implique une action de la part d'un transporteur". Cependant, nous sommes d'avis que cette action doit venir d'un transporteur considéré comme transporteur, un transporteur étant "une personne, moyennant un prix de louage ou une rétribution, qui se livre au transport... par chemin de fer". Ainsi, le commerce concerné est le transport par chemin de fer. Le transport par voie ferrée signifie l'action de transférer et transporter des passagers, des marchandises et du matériel roulant. Dans de nombreux cas, une compagnie de chemin de fer fait le travail d'un transporteur. Néanmoins, nous reconnaissons aussi que, dans de nombreux autres cas, une compagnie ferroviaire s'engage dans une entreprise qui n'a aucun lien avec ses affaires en tant que transporteur. Nous constatons que c'est le cas lorsqu'une compagnie de chemin de fer loue du matériel utilisé pour des voies latérales privées. Cette compagnie agit en sa capacité non pas de transporteur mais de fournisseur de matériel ferroviaire. Elle se trouve alors dans la même situation que toute autre entreprise s'occupant de la location de matériel ferroviaire et sur lesquelles le Comité n'a aucune autorité. Par conséquent, nous

this Act or the *Railway Act* after the 19th day of September 1967

may prejudicially affect the public interest in respect of tolls for, or conditions of, the carriage of traffic within, into or from Canada, such person may apply to the Commission for leave to appeal the act, omission or rate, and the Commission shall, if it is satisfied that a *prima facie* case has been made, make such investigation of the act, omission or rate and the effect thereof, as in its opinion is warranted.

Therefore, we must decide whether the charging of excessive rental by the railways constitutes an "act or omission of a carrier" which "may prejudicially affect the public interest in respect of tolls for, or conditions of, the carriage of traffic within, into or from Canada". It was pointed out by Counsel for Alberta Wheat Pool, that section 23 gives the Committee wide jurisdiction in order to protect the interests of the public. The *Saskatchewan Wheat Pool case* has demonstrated the broad discretion which section 23 confers on the Committee. In that case, the Committee held that the "making of an agreed charge involves the act of a carrier". However, we are of the opinion that that act must be of a carrier *qua* carrier, a carrier being "any person engaged for hire or reward in transport... by railway". Thus the business concerned is transport by rail. Transport by rail is the act of transferring or carrying passengers, goods and rolling stock. In many instances a railway company is undertaking the business of a carrier. Nonetheless, we recognize that in many other instances a railway company engages in an undertaking which is not in connection with its business as a carrier. This we find to be the case in circumstances where a railway company rents out material for use in private sidings. The railway company is acting in the capacity, not of a carrier, but of a provider of railway materials. The company is then in the same position as any other enterprise engaging in the rental of railway materials, and over whom the Committee has no jurisdiction. Accordingly, we find the making of an agreement by a railway company and an individual for the provision or rental of materials for use in private sidings not to be an "act of a carrier". That being so, we are of the view that section 23 does not empower the Committee to act in cases such as that under study.

concluons que la passation d'un accord par une compagnie de chemin de fer et un particulier sur la fourniture ou la location de matériel utilisé pour des voies latérales privées ne représente pas une "action d'un transporteur". Ceci étant dit, nous sommes d'avis que l'article 23 n'autorise pas le Comité à agir dans des cas semblables à celui à l'étude.

Pour ces raisons, nous sommes d'avis que le Comité des transports par chemins de fer n'a pas d'autorité ici, selon l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*, en matière de frais de location des voies latérales privées.

Cependant, nous savons qu'il pourrait y avoir des cas où il serait démontré qu'une compagnie de chemin de fer, soumise à l'autorité de la Commission canadienne des transports, avait augmenté les frais de location applicables à une voie latérale privée dans le but d'augmenter indirectement le taux applicable au transport des marchandises et effets provenant de cette voie.

Selon nous, ce genre de situation ne se présentera que rarement, sinon jamais, car il existe plusieurs possibilités qui s'offrent au propriétaire de la voie latérale privée, c'est-à-dire résilier l'accord concernant la voie latérale privée et soit construire l'embranchement lui-même ou le faire construire par un entrepreneur indépendant et ensuite, en vertu des paragraphes (2) ou (3) de l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*, faire une demande soit à la compagnie ferroviaire ou à la Commission canadienne des transports pour le raccordement de l'embranchement au chemin de fer.

À cause de ces possibilités, la charge de la preuve, qui incombe aux personnes qui désireraient prouver qu'une augmentation des frais de location applicables à une voie latérale privée est, en fait, une augmentation indirecte du tarif applicable au transport ou qui rechercheraient un recours dans l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*, serait substantielle.

On a aussi cité l'article 47 de ladite Loi qui autorise le Comité à statuer sur une question relative aux frais de location applicables aux voies latérales privées. Cependant, cet article est applicable seulement lorsque la compagnie de chemin de fer "a violé ou enfreint un contrat" passé avec le plaignant. Dans le présent cas, il

For these reasons, we are of the view that the Railway Transport Committee does not have jurisdiction under section 23 of the *National Transportation Act* over the matter of private siding rental charges per se.

However, we are also aware that there may arise cases where, *inter alia*, it could be shown that a railway, under the jurisdiction of the Canadian Transport Commission, had increased the rental charges for a private siding in order to indirectly increase the rate for the carriage of traffic from that siding.

This type of situation will, in our opinion, rarely, if ever, arise because of the alternatives to the owner of the private siding, i.e., terminating the private siding agreement and either constructing the siding himself or having it constructed by an independent contractor and then applying to either the railway or the Canadian Transport Commission, under subsection 262(2) or (3) of the *Railway Act*, to have the siding connected to the railway.

Because of these alternatives, the onus of proof, on persons who wish to demonstrate that an increase in the rental charges for a private siding is in effect an indirect rate increase and who seek recourse to section 23 of the *National Transportation Act*, would be substantial.

Section 47 of the said Act has also been raised as empowering the Committee to deal with the matter of private siding rental charges. However, that section is applicable only when the railway "has violated or committed a breach of an agreement" entered into with the complainant. In the present case, it is not argued

n'est pas soutenu que la compagnie de chemin de fer ait enfreint le contrat; par conséquent, l'article 47 ne semble pas pertinent.

L'avocat de l'Alberta Wheat Pool a aussi invoqué l'article 51 de la *Loi nationale sur les transports* en faveur de l'autorité du Comité. Cet article est applicable seulement si la Commission, par voie d'ordonnance, prescrit ou permet que "quelque structure, dispositif, équipement, ouvrage...". Dans les cas des accords concernant les voies latérales privées, la Commission n'ordonne pas la construction de voies latérales privées ni que les compagnies ferroviaires fournissent du matériel pour la construction de ladite voie. Par conséquent, l'article 51 ne s'applique pas dans cette situation.

Conclusions

À cause de toutes les raisons énumérées ci-dessus, le Comité est d'avis que les relations existant entre une industrie privée et une compagnie de chemin de fer, lorsque celles-ci passent un accord pour la construction d'une voie latérale privée, relèvent de la compétence provinciale, c'est-à-dire des droits sur la propriété et des droits civils.

La situation qui a été prise en considération ressemble beaucoup à l'affaire *Carroll Bros. c. Grand Trunk Railway Co.*, [1922] 28 C.R.C. 35 au cours de laquelle l'adjoint du commissaire en chef avait résumé le problème de la manière suivante:

> [traduction] Comme il a déjà été mentionné, on demande à la Commission d'établir les termes concernant l'utilisateur de l'embranchement, dans la mesure où les frais de location sont en cause. Ce qui nous concerne dans cette affaire n'a rien à voir avec les tarifs ou prix; ce qui nous concerne est la situation où des rails sont posés conformément à ce que nous pourrions appeler un accord de coopération; c'est-à-dire, un certain travail est accompli par le propriétaire de l'industrie qui fournit l'emprise pour permettre à la voie ferrée de desservir son industrie. En plus, la compagnie de chemin de fer exécute un certain travail et impose des frais pour ledit travail et, en plus, elle loue les crampons, les rails, le fer, etc...

that the railway committed a breach of an agreement, therefore, section 47 does not appear to be relevant.

Another section put forward by Counsel for the Alberta Wheat Pool in favour of the Committee's jurisdiction is section 51 of the *National Transportation Act*. This section is applicable only if the Commission has directed or permitted by order "any structure, appliances, equipment, works...". In cases of private siding agreements, the Commission does not order the construction of private sidings nor does it order the railways to furnish materials for the construction thereof. Therefore, section 51 does not apply in this situation.

Conclusions

For all the above reasons, the Committee is of the view that the relationship between a private industry and a railway, when they enter into an agreement for the construction of a private siding, is a matter of provincial jurisdiction, being in respect of property and civil rights.

The situation under consideration is very similar to the case of *Carroll Bros. v. Grand Trunk Railway Co.*, [1922] 28 C.R.C. 35 where the Assistant Chief Commissioner summarized the problem to be resolved as follows:

> As already pointed out the Board is asked to fix the terms of user of the siding insofar as rental charges are involved. What is herein concerned has nothing to do with rates; it is concerned with a situation where tracks are laid down under what might be called a co-operative arrangement; that is to say, certain work is done by the industry owner and right of way is furnished by him for the track to serve his industry. In addition, the railway company does certain work and makes a charge therefor, and in addition it supplies the spikes, rails, iron, etc., on a rental basis.

et ensuite la Commission avait poursuivi en disant:

> [traduction] Si la Commission, en vertu des articles sur les 'embranchements' n'a pas le pouvoir d'établir, au départ, les termes concernant la construction en coopération et le coût d'entretien, alors il s'ensuit que la Commission n'a pas le pouvoir de réviser les termes qui ont été acceptés et établis dans un contrat.

Après avoir pris en considération toutes les plaidoiries reçues au sujet de cette affaire, le Comité est d'avis que, sauf dans le cas peu probable où l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* mentionné s'appliquerait à cause des frais de location imposés, il ne possède pas l'autorité pour intervenir dans la question des frais de location applicables aux voies latérales privées et imposés par la compagnie de chemin de fer, à diverses industries pour l'utilisation de matériel ferroviaire pour lesdites voies.

and then the Board went on to say:

> If the Board has no power under the 'Branch Lines' sections to fix at the outset the terms as to co-operative construction and cost of maintenance, then it also follows that the Board is without power to revise the terms so agreed upon and fixed in a contractual arrangement.

Having considered all submissions received in this matter, the Committee is of the view that, except in the unlikely situation where the charge for rental might trigger the operation of section 23 of the *National Transportation Act* as referred to above it does not have jurisdiction to intervene in the matter of private siding rentals charged by the railway to various industries for the use of railway materials in such sidings.

ANNEXE "A"

Liste des personnes qui ont présenté des plaidoiries écrites avant la tenue de l'audience.

Serge A. Cantin pour les Chemins de fer Nationaux du Canada
G.P. Miller pour le Canadien Pacifique Limitée
Marzia Frascadore pour A.B. Clark Ltd.
Marjorie L. Benson pour Transportation Agency of Saskatchewan
Alex V. Fraser pour la province de la Colombie-Britannique
Marshall Rothstein pour Alberta Wheat Pool, Cargill Grain Company Limited, Manitoba Pool Elevators, N.M. Paterson & Sons Ltd., Parrish & Heimbecker Ltd., Pioneer Grain Company Limited, Saskatchewan Wheat Pool et United Grain Growers Limited.
T.J. McTague pour le bureau de CITL
John Hylton pour Cyanamid Canada Ltd.
T.D. Millar pour Noranda Mines Limited
Maurice Foster pour la Chambre des communes
G. Oravec pour Stelco
D.W. Burtnick pour le ministère des Transports et des Communications de l'Ontario
Michel L. Jutras pour Domtar Inc.
E. Fennel pour Indusmin Ltd.
John Gorosh pour The John Gorosh Co. Ltd.
Kenneth J. McGill pour Ivey & Dowler
Alain-Claude Desforges pour Sidbec-Dosco Ltée
F.W. Loftin pour United Co-operative of Ontario
M.J. Buller pour Noranda Sales Corporation Ltd.
D.G. Milton pour le Conseil de l'Association des produits forestiers de l'est
T.B. Baisley pour Sherrit Gordon Mines Limited
W.E. MacLennan pour Twin Cities Co-Operative Dairy Limited
Brenda Coldwell pour Scotian Gold Co-operative Limited et pour Valley Fertilizers Limited
N.J. Shaw pour Shaw Milling Ltd.
C.J. Roth pour Alberta Economic Development

APPENDIX "A"

List of persons having presented written submissions prior to the hearing.

Serge A. Cantin for Canadian National Railway Company
G.P. Miller for Canadian Pacific Limited
Marzia Frascadore for A.B. Clarke Ltd.
Marjorie L. Benson for Transportation Agency of Saskatchewan
Alex V. Fraser for the Province of British Columbia
Marshall Rothstein for the Alberta Wheat Pool, Cargill Grain Company Limited, Manitoba Pool Elevators, N.M. Paterson & Sons Ltd., Parrish & Heimbecker Ltd., Pioneer Grain Company Limited, Saskatchewan Wheat Pool and United Grain Growers Limited.
T.J. McTague for CITL Office
John Hylton for Cyanamid Canada Inc.
T.D. Millar for Noranda Mines Limited
Maurice Foster from House of Commons

G. Oravec for Stelco
D.W. Burtnick for Ministry of Transportation and Communications of Ontario
Michel L. Jutras for Domtar Inc.
E. Fennel for Indusmin Ltd.
John Gorosh for The John Gorosh Co. Ltd.
Kenneth J. McGill from Ivey & Dowler
Alain-Claude Desforges for Sidbec-Dosco Ltée

F.W. Loftin for United Co-Operative of Ontario

M.J. Buller for Noranda Sales Corporation Ltd.

D.G. Milton for Council of Eastern Forest Products Association
T.B. Baisley for Sherrit Gordon Mines Limited

W.E. MacLennan for Twin Cities Co-Operative Dairy Limited
Brenda Coldwell for Scotian Gold Co-Operative Limited and for Valley Fertilizers Limited

N.J. Shaw for Shaw Milling Ltd.
C.J. Roth for Alberta Economic Development

Relative à la requête présentée par Canadien Pacifique Limitée, en autorisation d'abandonner l'exploitation d'une partie de la subdivision Témiscaming, entre un point situé près de Gendreau (point milliaire 47.9) et Angliers (point millliaire 116.9), dans la province de Québec, soit une distance de 69 milles; et

en autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Ville Marie, entre Gaboury (point milliaire 0.00) et Ville-Marie (point milliaire 7.7), également dans la province de Québec, soit une distance de 7.7 milles.

Répertorié: Re CP - Abandon Témiscaming

Comité des transports par chemin de fer: Yves Dubé*

Ordonnance n°: R-30211
Date de l'ordonnance: le 23 janvier 1980
Date du rapport: le 11 décembre 1979
Dossier n°s: 39309.87; .160

Transport par chemin de fer - Embranchements - Demande de suppression du service - Embranchements déclarés non-rentables - Marché restreint pour les services ferroviaires et trafic minimal vers l'extérieur - Maintien d'une partie de l'embranchement en exploitation - Preuve d'une reprise économique au sein de la subdivision.

Canadien Pacifique Limitée (CP) a déposé une requête, en vertu de l'article 253 de la Loi sur les chemins de fer, *en autorisation d'abandonner l'exploitation d'une partie de la subdivision Témiscaming et, d'autre part, l'exploitation de la subdivision Ville Marie. Sur cette ligne, CP assurait un service de fret. La majorité des expéditions depuis la subdivision Témiscaming était constituée de produits forestiers. CP prétendait que l'exploitation de cette ligne n'était pas rentable. Il soutenait ne pouvoir justifier son maintien puisque diverses entreprises qui y avaient recours préféraient s'en remettre aux entreprises de camionnage, moins coûteuses et plus flexibles. Des interventions en opposition à l'abandon ont été déposées. Les fournisseurs de mazout ont fait valoir qu'en cas d'abandon, ils devraient recourir aux*

* *Rapport uniquement*

In the matter of the application of Canadian Pacific Limited for authority to abandon the operations on a portion of the Temiscaming Subdivision from a point near Gendreau (mileage 47.9) to Angliers (mileage 116.9) in the Province of Québec, a distance of 69 miles; and

for authority to abandon the operation on the Ville Marie Subdivision from Gaboury (mileage 0.00) to Ville-Marie (mileage 7.7), also in the Province of Québec, a distance of 7.7 miles.

Indexed as: Re CP - Temiscaming Abandonment

Railway Transport Committee: Yves Dubé*

Order No.: R-30211
Date of Order: January 23, 1980
Date of Report: December 11, 1979
File Nos.: 39309.87; .160

Railway transport - Branch lines - Application for abandonment - Lines declared uneconomic - Limited market for rail and minimal outbound traffic - Whether retention of a portion of the line is justified - Evidence of renewed economic development within the subdivisions.

Canadian Pacific Limited (CP) applied under s. 253 of the Railway Act *for authority to abandon operations over a portion of the Temiscaming Subdivision, as well as for authority to abandon operations over the Ville Marie Subdivision. CP provided mostly inbound freight service on the line. Outbound traffic essentially consisted of forest products moved from the Temiscaming Subdivision. CP contended that the line was uneconomic. It pretended that its retention was no longer justified since various industries using the line preferred the more flexible and economical trucking services. Interventions in opposition to the abandonment were filed. Suppliers of fuel oil submitted that they would have to resort to trucking in the event of an abandonment. Representatives of a sawmill in the Temiscaming Sub-*

* *Report only*

services de camionnage. Les représentants de la scierie établie dans la subdivision de Témiscaming ont fait valoir qu'on ne pourrait pénétrer de nouveaux marchés sans accès à un service ferroviaire. Le gouvernement du Québec a soutenu que le maintien du service ferroviaire était essentiel à l'entreprise agricole de la région du Témiscaming.

Décision: *Le Comité s'est penché sur les pertes réelles subies par la compagnie ferroviaire, les autres modes de transport disponibles dans la subdivision et l'impact économique de l'abandon proposé sur l'avenir de la région. Il a recommandé que les embranchements soient déclarés non-rentables et susceptibles de le demeurer. Selon le rapport, l'intérêt public dicte d'abandonner l'exploitation d'une partie de la subdivision Témiscaming. Ce tronçon n'est plus utilisé; la faible population de la subdivision de même que sa pauvre infrastructure économique ne justifient pas d'en continuer l'exploitation. Le Comité ne recommande pas d'abandonner le reste de la subdivision Témiscaming ni la subdivision Ville Marie. On a établi que l'utilisation du transport ferroviaire pour le trafic reçu des produits agricoles et pétroliers présentait des avantages financiers importants. On a également établi que les taux offerts par le CP pour l'expédition de marchandises en vrac seraient concurrentiels à ceux des entreprises de camionnage. En outre, le maintien de l'exploitation de la ligne était justifié jusqu'à ce que le CP envisage de substituer aux petits wagons couverts des wagons convenant au transport de retour d'une quantité relativement limitée de produits forestiers et miniers. Ce marché limité pourrait s'avérer suffisant pour permettre la rentabilité à long terme de la ligne. Le rapport a recommandé que la requête en abandon ne soit pas réétudiée avant qu'une période de cinq ans ne se soit écoulée, de manière à ce que les parties intéressées puissent avoir la chance de prouver que ces lignes peuvent devenir rentables. En date du 23 janvier 1980, par* l'ordonnance n° R-30211, *le Comité a adopté les recommandations* telles que soumises.

Décisions et ordonnances citées

Ordonnance du C.T.C.F. n° R-6315, datée du 5 août 1969.

Lois citées

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 253, 254, 254(4), 254(5).

division argued that new markets would not be reached without access to rail. The Government of Quebec submitted that the rail service was essential to the farming industry in the Temiscaming region.

Decision: *The Committee considered the actual losses incurred by the railway, the alternative transportation services within the subdivision and the economic effects of the proposed abandonment on the future of the area. It recommended that the branch lines be declared uneconomic and likely to continue to be uneconomic. Public interest required that a portion of the Temiscaming Subdivision be abandoned. The segment was no longer used; the Subdivision's small population and weak resource base did not justify its retention. The Committee did not recommend the abandonment of the remaining portion of the Temiscaming Subdivision nor the abandonment of the Ville Marie Subdivision. There was evidence of significant cost advantages in the use of rail for inbound movement of petroleum and agricultural products. There was also evidence that rates offered by CP for the outbound movement of bulk commodities would be competitive with those of the trucking industry. Moreover, the retention of the line was justified until such time as CP would consider substituting small freight cars for ones suitable for a relatively small outbound movement of forest and mining products. This limited market for rail could be sufficient to ensure the long term profitability of the line. The Report recommended that the application for abandonment not be reconsidered before a period of five years in order that interested parties be given a reasonable chance to prove that the lines could become profitable. The Committee by* Order No. R-30211, *dated January 23, 1980, adopted the recommendations as submitted.*

Decisions and Orders referred to

R.T.C. Order No. R-6315, dated August 5, 1969.

Statutes referred to

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 253, 254, 254(4), 254(5).

Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 19(1) b).

Comparutions

J. Patenaude, pour la Commission; R.M.H. Bennett, pour Canadien Pacifique Limitée; C. Mercier, pour Gulf Canada; R. Grenier, pour Shell Canada; P.A. Boutin, pour la Scierie Béarn Inc., Béarn (Québec); S. Labrie, pour le Ministère de l'Agriculture du Québec; P. Charron, pour le Ministère des Transports du Québec; E. Pétrin, pour la Chambre de commerce, Région du Témiscamingue; C. Bigué, pour le Conseil régional de développement de l'Abitibi- Temiscamingue (CRDAT) ; G. Carpentier, pour le Conseil du comté du Témiscamingue; J. Thibault, pour Petrofina Canada Limitée.

ORDONNANCE

Après avoir entendu l'affaire à l'audience publique présidée par M. Y. Dubé, Vice-président de la Recherche de la Commission canadienne des transports, à Ville-Marie, dans la province de Québec, les 20 et 21 novembre 1978;

Après lecture des pièces déposées et suivant la réception du rapport de M. Y. Dubé;

Le Comité par la présente:

1) Adopte le rapport de M. Y. Dubé, vice-président à la Recherche, tel que soumis;

2) Détermine que les embranchements en cause ne sont pas rentables et le demeureront vraisemblablement;

3) Détermine que les montants des pertes réelles relativement aux embranchements, pour chacune des années de comptabilité prescrites, sont les suivants:

Année	Perte Réelle $
1974	298,501
1975	293,110
1976	413,920
1977 (prévisions)	275,901

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, s. 19(1) (b).

Appearances

J. Patenaude, Commission Counsel; R.M.H. Bennett, for Canadian Pacific Limited; C. Mercier, for Gulf Canada; R. Grenier, for Shell Canada; P.A. Boutin, for Scierie Béarn Inc., Béarn, Québec; S. Labrie, for the Ministère de l'Agriculture, Province of Québec; P. Charron, for the Ministère des Transports, Province of Québec; E. Petrin, for the Chamber of Commerce, Temiscamingue Region; C. Bigué, for the Conseil Régional de Développement de l'Abitibi-Temiscamingue (CRDAT); G. Carpentier, for the Temiscamingue County Council; J. Thibault, for Petrofina Canada Limited.

ORDER

Upon hearing the matter at the Public Hearing chaired by Y. Dubé, Vice-President (Research) of the Canadian Transport Commission, at Ville-Marie, in the Province of Québec, on November 20 and 21, 1978;

Upon reading the submissions filed and upon receiving the Report of Mr. Y. Dubé;

The Committee hereby:

1) Adopts the Report of Mr. Y. Dubé, Vice-President (Research) as submitted;

2) Determines that the branch lines in question are uneconomic and likely to continue to be uneconomic;

3) Determines that the amounts of actual loss in respect of the branch lines in each of the prescribed accounting years are as follows:

Year	Actual Loss $
1974	298,501
1975	293,110
1976	413,920
1977 (estimate)	275,901

Le Comité ordonne:

1) Que la requérante continue d'exploiter cette partie de la subdivision Témiscaming entre Gendreau (point milliaire 47.9) et Laverlochère (point milliaire 106.5) et continue de faire circuler ses trains sur ce tronçon de l'embranchement.

2) Que la requérante continue d'exploiter la subdivision Ville Marie entre Gaboury (point miliaire 0.00) et Ville-Marie (point milliaire 7.7) et continue de faire circuler ses trains sur l'embranchement.

3) Que la requérante abandonne, dans les trente jours de la date de la présente ordonnance, l'exploitation de la partie de la subdivision Témiscaming entre Laverlochère (point milliaire 106.5) et le bout de la voie ferrée à Angliers (point milliaire 116.9), soit une distance de 10.4 milles

4) Que la réquérante signifie au Comité par écrit la date à laquelle

   i) l'exploitation desdites voies ferrées aura été abandonnée; et

   ii) l'enlèvement des voies ferrées et des autres installations aura été achevé.

The Committee orders:

1) The Applicant shall not abandon the operation of that portion of the Temiscaming Subdivision from Gendreau (mileage 47.9) to Laverlochère (mileage 106.5) and shall continue train operations over this portion of the branch line.

2) The Applicant shall not abandon the operation of the Ville Marie Subdivision from Gaboury (mileage 0.00) to Ville-Marie (mileage 7.7) and shall continue train operations over the branch line.

3) The Applicant shall, 30 days from the date of this Order, abandon the operation of that portion of the Temiscaming Subdivision from Laverlochère (mileage 106.5) to the end of steel at Angliers (mileage 116.9) a distance of 10.4 miles.

4) The Applicant shall advise the Committee in writing of the date upon which

   i) the operation of the said trackage has been abandoned; and

   ii) the removal of the tracks and other facilities has been completed.

RAPPORT

Affaire entendue à Ville-Marie (Québec), les 20 et 21 novembre 1978.

Yves Dubé, Vice-président à la Recherche.

Le Président de la Commission canadienne des transports, l'honorable E.J. Benson, m'a nommé, en vertu de l'alinéa 19(1)b) de la *Loi nationale sur les transports*, pour entendre la requête énoncée dans l'intitulé et faire rapport au Comité des transports par chemin de fer. Conséquemment à cette nomination, j'ai mené une audience à Ville-Marie (Québec), les 20 et 21 novembre 1978.

REPORT

Heard at Ville-Marie, Québec, November 20 and 21, 1978.

Yves Dubé, Vice-President (Research)

The President of the Canadian Transport Commission, The Honourable E.J. Benson, under authority of section 19(1)(b) of the *National Transportation Act*, appointed me to hear the captioned application and to report to the Railway Transport Committee. In consequence of this appointment, I conducted a hearing at Ville-Marie, Québec, on November 20 and 21, 1978.

Introduction

Historique de la requête

Les subdivisions Témiscaming et Ville Marie sont situées dans le comté de Pontiac-Témiscamingue, dans le sud-ouest du Québec, à proximité de la frontière Ontario-Québec. La première s'étend de Mattawa (Ontario), au point milliaire 71.8 de la subdivision North Bay de la compagnie, en direction nord le long de la rive est de la rivière des Outaouais jusqu'à Angliers (Québec), soit une distance de 116.9 milles. La seconde commence à Gaboury, endroit situé au point milliaire 97.6 de la subdivision Témiscaming et s'étend jusqu'à Ville-Marie, sur une distance de 7.7 milles.

Le 27 octobre 1977, Canadien Pacifique Limitée a déposé une requête en vertu des dispositions de l'article 253 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, chap. R-2 et en conformité de l'*ordonnance n° R-6315* de la Commission canadienne des transports, en abandon d'une part, de l'exploitation d'une partie de la subdivision Témiscaming, entre un point situé près de Gendreau (point milliaire 47.9) et le bout de la voie ferrée à Angliers (point milliaire 116.9), soit une distance de 69 milles, et d'autre part, de l'exploitation de la subdivision Ville Marie.

Historique de la ligne

Construite en 1912 et en 1913 par la Interprovincial and James Bay Company, la subdivision Témiscaming devait à cette époque être prolongée plus au nord au-delà d'Angliers. Toutefois, une courte récession économique avant la Première Guerre mondiale a entraîné la suspension de la construction. Le parachèvement en 1916 de la ligne de la National Transcontinental Railway et des travaux subséquents, tels que la prolongation de la ligne de la Temiscaming and Northern Ontario Railway jusqu'à Moosonee et la construction de nouvelles routes ainsi que l'essor du transport par camion ont empêché son prolongement jusqu'à sa destination projetée. En 1922, elle était louée à la Canadian Pacific Railway Company en vertu d'un contrat à long terme.

Construite à la même époque pour permettre l'accès à un fort volume de trafic de bois con-

Introduction

History of the Application

The Temiscaming and Ville Marie Subdivisions are located in the County of Pontiac-Temiscamingue, in the southwestern part of the Province of Québec, at a short distance from the Ontario-Québec border. The Temiscaming Subdivision commences at Mattawa, Ontario, at mileage 71.8 of the company's North Bay Subdivision and extends northward along the eastern shore of the Ottawa River to Angliers, Québec, a total distance of 116.9 miles. The Ville Marie Subdivision commences at Gaboury, a point off the Temiscaming Subdivision at mileage 97.6, and extends to Ville-Marie, a distance of 7.7 miles.

On October 27, 1977, Canadian Pacific Limited made application, under the provisions of section 253 of the *Railway Act*, R.S.C. c. R-2 and in compliance with *Order No. R-6315*, of the Canadian Transport Commission, for authority to abandon operations over a portion of the Temiscaming Subdivision from a point near Gendreau (mileage 47.9) to the end of steel at Angliers (mileage 116.9), a distance of 69 miles, as well as for authority to abandon operations over the Ville Marie Subdivision.

History of Line

The Temiscaming Subdivision was built by the Inter-provincial and James Bay Railway Company in 1912 - 1913, and was projected, at that time, to continue further north beyond Angliers. However, a short economic recession before the First World War caused the construction to be suspended. The completion, in 1916, of the National Transcontinental Railway line and subsequent developments, such as the extension of the Temiscaming and Northern Ontario Railway line to Moosonee and the construction of new roads along with the extension of trucking, resulted in the line never being completed to its chartered destination. It was leased to the Canadian Pacific Railway Company in 1922 on a long term lease.

The Ville Marie Subdivision was constructed at the same time, to gain access to a considerable

centré dans la région du lac Témiscamingue, la subdivision Ville Marie a également été louée à la Canadian Pacific Railway Company, en vertu d'un contrat à long terme, en 1922.

La Inter-Provincial and James Bay Railway Company a été acquise par la Canadian Pacific Railway Company en 1956, 1956 (Can.), chap. 55.

Description du service

CP Rail assure un service de fret depuis Mattawa (Ontario), les mardi et jeudi jusqu'à Ville-Marie et en sens inverse les mercredi et vendredi. La desserte d'Angliers se fait selon la demande.

Outre ce service de fret, un train assure la liaison Mattawa-Témiscaming faisant les manoeuvres d'aiguillage à cette gare et revenant à Mattawa, et ce quotidiennement sauf le samedi et le dimanche. Le service est assuré le samedi selon la demande. Ce service en est un d'aller et retour pour Témiscaming seulement et il est distinct du service à destination de Ville-Marie et de Lorrainville.

La ligne est ouverte l'hiver, le déblaiement de la neige étant assuré par l'équipe affectée au service de fret.

Il n'existe aucun service de trains de voyageurs sur la ligne. Une carte illustrant ces embranchements est jointe en appendice A.

Trafic de wagons complets et de marchandises.

Le trafic sur la ligne, constitué en grande partie de wagons complets reçus, se compose de gaz et de pétrole et de pierre à chaux et comprenait également jusqu'en 1978, de la bière embouteillée. Les produits forestiers forment la majorité des expéditions. Le gaz et le pétrole proviennent principalement de Montréal mais il en vient aussi de Parry Sound (Ontario) et de Toronto (Ontario). La bière embouteillée provenait de Montréal.

Le bois est expédié en grande partie depuis Béarn, point situé près de Gendreau. Jusqu'en juillet 1978, il y avait aussi expédition de bouteilles de bières vides. Pour de plus amples

volume of lumber traffic which centered on and around Lake Temiscamingue. This line was also leased to Canadian Pacific Railway Company on a long term lease in 1922.

The Inter-provincial and James Bay Railway Company was vested absolutely in Canadian Pacific Railway Company in 1956 by S.C. 1956, cap. 55.

Description of Service

CP Rail provides a freight service with an assignment operating from Mattawa, Ontario on Tuesdays and Thursdays to Ville-Marie returning to Mattawa on Wednesdays and Fridays. Service to Angliers is on an as-and-when required basis.

In addition to this freight service, there is an assignment which operates from Mattawa to Temiscaming, performs switching required at the station and returns to Mattawa, daily except Sunday and on Saturday as-and-when required. Ths service is a switching service for Temiscaming only, separate from the service to Ville-Marie and Lorrainville.

The line has been kept open during the winter months, with snow-plowing being provided by the same switching assignment.

There is no passenger-train service on the line. A map showing the branch lines is attached as Appendix 'A'.

Carload and Commodity Traffic

Carload traffic moving on the line is mostly inbound, made up of gas and oil, limestone, and up until 1978, bottled beer. Outbound, traffic is mostly forest products. The inbound traffic of gas and oil originates mainly in Montreal, with Parry Sound, Ontario and Toronto, Ontario, being the next originating points. The bottled beer came from Montreal.

Outbound traffic consists of lumber moved predominantly from Béarn, a point near Gendreau. Until July 1978, there was also an outbound movement of empty beer bottles resulting

renseignements, voir les appendices B "Relevé de wagons complets" et C, "Relevé de trafic-marchandises".

État physique

Dans l'ensemble, la subdivision Témiscaming est en mauvais état. L'emprise mesurant 100 pieds de largeur est clôturée seulement là où il y a du bétail en pâture. La rampe est généralement étroite ayant été construite à 16 pieds de largeur, mais le tassement et l'érosion ont affaissé le terrain en de nombreux endroits jusqu'à 14 pieds ou moins. Le ballast, fait de gravier tout venant et de cendres, est maintenant envahi par les mauvaises herbes et les broussailles et la plateforme remonte dans le ballast. Les traverses de type n° 2 sont traitées et leur état est de bon à mauvais. On a très peu renouvelé de traverses depuis les dix dernières années. La voie est munie de selles de rail sur toute sa longueur. Les rails sont faits d'acier de 100, 85 et 80 points et sont en bon état, du moins ils peuvent recevoir le trafic léger.

On compte six ponts sur la partie de la subdivision que l'on propose d'abandonner; un pont à longerons en tôle, un pont à poutre à tablier supérieur, un pont à pilots de bois et trois combinaisons de ces trois types de pont. Deux sont en bon état et les quatre autres, en mauvais état. La vitesse maximale permise pour tous les trains sur toute la subdivision est de 20 milles à l'heure, et de 10 milles à l'heure sur trois des ponts.

L'indicateur actuel révèle que le wagon le plus lourd (chargé) autorisé à circuler sur la ligne ne doit pas excéder 220 000 livres brut.

En raison de ces restrictions, seuls les locomotives et wagons plus petits sont autorisés à circuler sur les voies.

La subdivision Ville Marie est dans l'ensemble dans le même état que la subdivision Témiscaming. L'emprise mesure également 100 pieds de largeur et est clôturée là où il y a du bétail en pâture près de la voie ferrée. La rampe est également réduite en largeur en certains endroits à cause de l'érosion. Les rails sont faits d'acier de 85 livres, certains de 80 livres, disposés sur des traverses traitées n° 2. On ne compte aucun pont

from the inbound movements. See Appendix 'B', "Carload Traffic Summary" and Appendix 'C', the "Commodity Traffic Summary", for details.

Physical Condition

In general the Temiscaming Subdivision is in poor condition. The right-of-way is 100 feet wide, fenced only where livestock is pastured. The grade is generally narrow, having been built 16 feet wide but settlement and erosion has reduced this in many places to 14 feet or less in width. The ballast is pit-run gravel and cinders, now fouled by weed and brush growth and by subgrade working up into the ballast section. The ties are No. 2 treated, in fair to poor condition. Tie renewals have been held to a minimum for at least the last ten years. The track is 100% tie plated. Rail is 100, 85 and 80 point steel, in a fair condition, adequate for the light traffic handled.

There are six bridges on the portion of the Subdivision proposed for abandonment, consisting of one deck-plate girder, one deck truss, one timber pile girder and three combination deck-plate girder/deck truss/pile trestle bridge. Two are in a fair condition, the other four are in a poor condition. The maximum permissible speed for all trains over the entire subdivision is 20 miles per hour, with 10 miles per hour over three of the bridges.

The current timetable indicates that the heaviest car (including contents) permitted to operate on the line must not exceed 220,000 pounds gross weight.

Because of these restrictions only the smaller types of railway locomotives and cars are permitted to operate over the trackage.

The Ville Marie Subdivision is generally in the same condition as the Temiscaming Subdivision. The right-of-way is also 100 feet wide, fenced only where livestock is pastured adjacent to the railway. The grade is also reduced in width in places due to erosion. The rail is mostly 85, some 80 pound steel laid on No. 2 treated ties. There are no bridges on the Subdivision. The track is in fair condition, adequate for the

dans la subdivision. La voie est en bon état, satisfaisant au trafic à une vitesse réduite de 20 milles à l'heure.

Résumé des témoignages

Plusieurs témoins ont comparu au nom de la compagnie ferroviaire pour présenter des témoignages devant la Commission.

M. John B. Chabot, directeur des Projets spéciaux, Région de l'Atlantique, a décrit le service actuel de trains sur les subdivisions Témiscaming et Ville Marie; départ de Mattawa les mardi et jeudi à destination de Ville-Marie, avec service pour Angliers sur demande, et retour les mercredi et vendredi. M. Chabot a insisté sur le fait que le service entre Mattawa et Témiscaming est complètement distinct de celui entre Angliers et Ville-Marie. Il a déclaré ne pas connaître l'incidence de l'abandon sur les collectivités de la région. Celle-ci était desservie par des entreprises de camionnage ainsi que par les lignes du Canadien National à Rouyn-Noranda et celle de l'Ontario Northland Railway reliant North Bay à Moosonee, ces lignes joignant le district de l'Abitibi à Swastika et Cochrane (Ontario) respectivement.

M. Chabot a décrit les deux subdivisions comme étant des lignes mineures et dont la condition permet une vitesse maximale de 20 milles à l'heure. Il a déclaré que si l'abandon était autorisé, les autres modes de transport en bénéficieraient sans doute et qu'il n'y aurait aucune incidence économique néfaste sur les agglomérations desservies par la ligne. Onze (11) employés préposés à l'entretien de voies seraient touchés, mais pourraient faire valoir leur ancienneté pour obtenir d'autres postes. En outre, on compterait quatre à cinq membres de l'équipe de train qui auraient beaucoup d'ancienneté et qui pourraient l'exercer à North Bay. Il n'y aurait aucune perte de salaire ni dépenses encourues par les employés à cause de leur réaffectation.

M. Chabot a déclaré que conformément à la *Loi sur les chemins de fer*, la compagnie a considéré plusieurs moyens de maintenir la ligne, mais que ceux-ci ne semblaient pas applicables. Il a déclaré que la tendance des pertes réelles subies au cours des années précédentes se continuerait. En juin 1978, la compagnie avait perdu un important trafic de bière embouteillée en provenance de Montréal ainsi que le trafic de

traffic being handled at the low speed of 20 miles per hour.

Summary of Evidence

Several witnesses appeared for the railway, to submit evidence to the Commission.

Mr. John B. Chabot, Manager, Special Projects, Atlantic Region, described the present train service on the Temiscaming/Ville Marie Subdivisions as being an assignment leaving Mattawa on Tuesdays and Thursday to Ville-Marie, going to Angliers as-and-when required, and returning on Wednesdays and Fridays. Mr. Chabot emphasized that the service between Mattawa and Temiscaming is completely distinct from that which is provided to Angliers and Ville-Marie. He stated that he did not know of any effect the abandonment would have on the communities in the region. The region was served by trucking firms, the Canadian National line at Rouyn-Noranda, as well as the Ontario Northland Railway that ran from North Bay to Moosonee, with connection to the Abitibi District at Swastika and Cochrane, Ontario.

Mr. Chabot described the two subdivisions as being minor lines, of a condition that permits only a maximum speed of 20 miles per hour. He stated that if the abandonment was granted it would no doubt benefit other modes of transport and there should be no adverse economic effect on the communities served by the line. Eleven (11) maintenance-of-way employees would be affected, but they could exercise their seniority to obtain other positions. In addition, there would be the four or five members of the train crew who likewise would be in a good seniority position, which they could exercise in North Bay. There would be no loss of wages nor expenses involved for these employees in relocating.

Mr. Chabot said that in accordance with the *Railway Act*, the company had considered the several means by which the line could be maintained, however these were not thought to be practicable. He testified that the trend of actual losses incurred in previous years would continue. In June 1978, the Company had lost an important movement of bottled beer from Montreal as well as the accompanying return move-

retour des bouteilles vides, trafic représentant près de $75 000 en 1977. À son avis, il n'existait aucun moyen de réduire les pertes, parce que l'exploitation avait déjà été rationnalisée au maximum et que toute autre réduction aurait comme conséquence un niveau de service inacceptable pour les clients. À sa connaissance, il n'y avait pas de trafic potentiel dans la région qui justifierait le maintien de ces embranchements.

La compagnie de chemin de fer a demandé l'abandon de cette partie de la ligne depuis Gendreau au nord seulement, une étude économique ayant révélé que ce tronçon de la ligne au nord de Tee Lake fonctionnait à perte. Il y a relativement beaucoup de trafic entre Mattawa et Tee Lake.

M. Ronald M. Leslie, superviseur des Études d'embranchement du Service de la recherche à Montréal, a déclaré que la compagnie de chemin de fer avait pris connaissance du montant des pertes réelles que la Commission avait déterminé et a expliqué que le grand écart de $140 000 entre 1976 et 1977 est peut-être attribuable en partie aux $37 000 pour les emprunts, l'entretien des routes, (qui était de $44 000 de moins en 1977) et la réduction des coûts de l'exploitation de $2 800. Même s'il y avait 15 wagons complets de moins ayant été acheminés, les revenus se rapportant au trafic total s'élevaient à quelque $46 000 de plus en 1977 à la suite des augmentations tarifaires au cours de cette période. M. Leslie a souligné en réponse à l'interrogatoire que les revenus paraissant dans l'état de la compagnie reflétaient non seulement les revenus reçus des expéditeurs, mais également les subventions payées par le gouvernement fédéral. Ces mêmes subventions s'appliquaient à des marchandises particulières pour lesquelles les tarifs marchandises ont été gelés, par exemple, le gaz, le pétrole et la bière n'étaient pas subventionnés, tandis que les marchandises telles que la laine minérale, les machines, les grains de provende et les produits laitiers l'étaient. Il a également ajouté que la ligne au nord de Gendreau n'était pas rentable en ce que tout trafic généré à destination ou en provenance de Ville-Marie devait être transporté à quelque 50 milles avec rien sur la ligne et que la voie devait être entretenue afin de permettre l'accès à la région.

M. Gilles Haspect, gestionnaire du Bureau de fret, de Smiths Falls (Ontario), s'est entre-

ment of the empty bottles. This represented about $75,000 in 1977. In his opinion, there was also no way in which the loss could be reduced, because the operation had already been rationalized to the maximum and any further reduction would not satisfy customer requirements. To his knowledge there was no potential traffic in the area to justify its retention.

The railway had applied to abandon that part of the line from Gendreau north only, because an economic study had revealed that the section of the line north of Tee Lake was operating at a loss. There was relatively heavy traffic between Mattawa and Tee Lake.

Mr. Ronald M. Leslie, Supervisor, Branch Line Studies, Department of Research in Montreal, testified that the railway had taken cognizance of the amount of 'actual losses' as had been determined by the Commission. Mr. Leslie explained that the large difference of $140,000, between 1976 and 1977, was due partly to $37,000 related to cost of money, road maintenance, (which was $44,000 less in 1977) and a reduction in operating costs of $2,800. Even though there was 15 less carloads handled, the revenue related to the total traffic was some $46,000 higher in 1977 as a result of rate increases during the period. Mr. Leslie stated in reply to questioning that the revenues shown in the company's statement reflected not only the revenue received from shippers but also subsidies paid by the federal government. These subsidies were on specific commodities for which the freight rates were frozen, for example gas, oil and beer were not subsidized, whereas commodities such as mineral wool, machinery, feed grain and milk products were. He also stated that the line north of Gendreau was uneconomical because any traffic generated for or from Ville-Marie had to be hauled 50 odd miles with nothing on the line, yet the track had to be maintained in order to get to the area.

Mr. Gilles Haspect, Freight Office Manager, of Smiths Falls, Ontario gave evidence in regard

tenu des tarifs marchandises du transport de la bière depuis 1974. Il affirme que l'augmentation a varié entre 5 et 10 p. 100 en raison des restrictions de la Commission de lutte contre l'inflation soit une moyenne de 5 p. 100 par année ou 20 p. 100 sur une période de quatre ans, de 1974 à 1978. La seule entreprise qui ait utilisé le transport ferroviaire pour la bière était Molson, laquelle expédiait ses cargaisons de Montréal jusqu'à Ville-Marie. D'autres compagnies ont effectivement fait appel au service ferroviaire, mais l'ont jugé trop coûteux ou inefficace et ont préféré utiliser leurs propres camions ou encore faire appel à des entreprises de camionnage telles que Lamothe Transport ou Brazeau Transport.

En réplique aux questions, M. Haspect a expliqué que la compagnie de chemin de fer a affecté un représentant de service à Mattawa pour desservir les clients dans la région et qu'en outre, un agent se rend régulièrement à Ville-Marie. La région est couverte par un réseau téléphonique Zénith et les appels sont acheminés vers Sudbury où un service bilingue est offert.

Il a également fait savoir que les wagons chargés se déplaçant dans la région ne pouvaient pas toujours être rechargés parce que s'ils arrivaient avec du grain, ils devaient être conservés pour un convoi de grain et donc être retournés immédiatement à Thunder Bay aux fins de rechargement. Les wagons chargés de bière étaient rechargés avec des bouteilles vides. À l'occasion, un wagon couvert arrivant avec un type de chargement pouvait ne pas convenir à un autre type de trafic. Par exemple, dans le cas du bois, la plupart des fabriques disposent les planches en paquets et utilisent des camions élévateurs à fourche pour les charger sur des wagons plats. S'il s'agit de wagons couverts, le bois doit être chargé planche par planche.

Il existe un dépôt de granit dans la région, mais il est situé à environ 10 milles de Ville-Marie et donc hors réseau. Ce granit est expédié à des points situés dans l'est des Etats-Unis. Une étude entreprise par CP Rail a révélé que le taux que l'expéditeur de granit était disposé à payer entraînerait une perte pour CP. On comptait les problèmes supplémentaires de la manutention étant donné le poids élevé de ce produit. Le chargement et le déchargement sont des opérations coûteuses et doivent être facturées à l'ex-

to freight rates for the movement of beer since 1974. He asserted that the increase varied between 5% and 10% because of the Anti- Inflation Commission restrictions. That was an average of 5% per year, or 20% over the four year period 1974 to 1978. The only Brewery Company that had used rail transport was Molson, shipping from Montreal to Ville Marie. Other companies did use rail but they had found it too expensive or inconvenient and used their own trucks, or contract truckers such as Lamothe Transport or Brazeau Transport.

In reply to questions, Mr. Haspect explained that the railway maintained a service representative based in Mattawa to serve the clients in the region and that in addition, a roadmaster goes to Ville-Marie on a regular basis and is available to provide service. The region is covered by the Zenith telephone system and calls are directed to Sudbury, where bilingual service is availability.

He also stated that the rail cars moving in the region under load could not always be reloaded, because if the cars arrived with grain, they had to be kept for grain traffic and, therefore, had to be returned immediately to Thunder Bay for reloading. The cars that brought in the beer were reloaded with empty bottles. Occasionally, a box car arriving with one type of load would be little suited to take on another type of traffic. For instance, in the case of lumber, most mills package the boards in bundles and use lift trucks to load the lumber on flat cars. If they use box cars, the lumber will have to be loaded board by board.

There is a granite deposit in the area, but it is located at a point about 10 miles from Ville-Marie, therefore, not on the railway line. This granite is shipped to points in the Eastern United States. A study undertaken by CP Rail has demonstrated that the rate the granite shipper was prepared to pay would result in a loss for CP. There are additional problems in handling this granite because of the heavy weight of the product. The loading and unloading operations are costly and have to be charged to the shipper.

péditeur. Dans ces conditions, celui-ci préfère recourir aux camions.

Pour ce qui est des produits du bois, M. Haspect s'est dit d'avis qu'il est impossible pour une compagnie ferroviaire de faire concurrence à une entreprise de camionnage vu la flexibilité de cette dernière pour ce type de produits.

M. Jean Lemire, ingénieur adjoint régional du bureau de la compagnie à Montréal, a parlé de l'état physique des subdivisions Témiscaming et Ville Marie. Il a fait valoir que les 6 ponts sur la ligne étaient en bon état et sûrs, bien que des limites de vitesse y soient appliquées. Il a par ailleurs expliqué comment CP maintient la ligne en conformité avec les normes actuelles. Un programme de remplacement des traverses est mis en oeuvre lorsque le nombre de traverses à remplacer justifie l'utilisation de la technologie et de l'équipement modernes. Toutefois, l'augmentation de la vitesse à 30 milles à l'heure signifierait des investissements considérables dans l'amélioration de la voie et influerait sur la politique actuelle en matière de remplacement de traverses. Il s'est dit d'avis que la vitesse actuelle convenait au type de service assuré sur les deux subdivisions.

Interventions

M. Claude Mercier, représentant Gulf Canada Limitée, a présenté un mémoire exprimant une forte opposition de la part de sa compagnie à l'abandon de la ligne de chemin de fer. Si le service ferroviaire était aboli, dit-il, le coût de transport pourrait augmenter d'environ 37,7 p. cent le gallon. M. Mercier a ajouté que Gulf Canada n'aurait pas d'autres choix que de transmettre ces augmentations au consommateur. Lorsqu'on lui a demandé si une partie des coûts de transports était absorbée par la compagnie, il a répondu qu'il ne connaissait pas très bien la politique de Gulf Canada et qu'il ne pouvait affirmer quelle était la position de la compagnie à ce sujet. Gulf Canada est satisfaite de l'actuel service ferroviaire étant donné que ses expéditions arrivent toujours à temps.

M. Robert Grenier, responsable de la distribution pour Shell Canada, a déposé un mémoire au nom de la compagnie, exposant pourquoi celle-ci s'opposait à l'abandon de la ligne. Une étude effectuée en vue de trouver la façon la plus économique d'approvisionner la région en pro-

Under these conditions, the shippers prefer to use trucks.

With respect to wood products, Mr. Haspect said that in his view it is impossible for the railway to compete with trucking, the reason being the flexibility of trucking services for this type of products.

Mr. Jean Lemire, Assistant Regional Engineer of the railway's Montreal office, testified regarding the physical condition of the railway's Temiscaming and Ville Marie Subdivision. He stated that the six bridges on the line were in fair condition and safe, although speed restrictions are in effect on the bridges. Mr. Lemire explained how CP maintains the line at its current standard. Every few years, a tie replacement program is carried out when the number of ties needing replacement is sufficient to justify the use of today's technology and equipment. However, if the operating speed was to be increased to thirty miles per hour, this would entail sizable investments in track improvement and would affect the current policy regarding the replacement of ties. In his opinion he stated that the present speed was sufficient for the type of operations on the two subdivisions.

Appearances

Mr. Claude Mercier, representing Gulf Canada Limited, presented a brief expressing strong opposition to the abandonment of the railway line. If the railway service were abolished he said, the transportation cost would rise approximately 37.7 percent per gallon. Mr. Mercier added that Gulf Canada would have no alternative but to pass this increase on to the consumer. When asked whether part of the transportation costs was absorbed by the company, he replied that he was not familiar with Gulf Canada's policies and could not say what the company's position on absorption or passing on of the cost increase would be. Gulf Canada is satisfied with the present railway service since shipments always arrive on time.

Mr. Robert Grenier, Distribution Supervisor for Shell Canada, filed a brief on the company's behalf, explaining why the company is opposed to the abandonment of the railway line. A study was made aimed at finding the most economical way to supply the area with Shell products by

duits de Shell, par camion, avait indiqué que ce mode coûterait entre $35 000 et $70 000 de plus que par chemin de fer. Il a ajouté que ces augmentations seraient éventuellement facturées au consommateur. La capacité de stockage de la compagnie, a-t-il ajouté, est limitée et le service ferroviaire bihebdomadaire quelquefois insatisfaisant. M. Grenier a ajouté que s'il y avait diminution du service ferroviaire, la compagnie pourrait songer à obtenir plus de wagons et à les laisser choir sur l'évitement. Une telle approche entraînerait un coût d'exploitation accru.

M. Paul A. Boutin, directeur général de Scierie Béarn Inc., a présenté un mémoire énonçant la position de sa compagnie sur la fermeture de la ligne. Après avoir décrit les différents produits de la scierie, il a donné la liste des destinations vers lesquelles les produits étaient expédiés. Enfin, il a expliqué qu'à l'heure actuelle, tous les produits de la scierie étaient expédiés par camion et a qualifié de très bon le service assuré par les camionneurs avec lesquels la scierie avait fait affaire. Toutefois, lorsque la production de la fabrique a augmenté, elle a songé au transport ferroviaire. En juillet 1976, la construction d'une voie d'évitement reliant la fabrique à la ligne de chemin de fer a été entreprise, mais interrompue lorsque CP a informé la scierie qu'elle avait demandé la suppression du service. M. Boutin a présenté un estimé du volume de trafic que sa compagnie pourrait générer vers différentes destinations. Lorsqu'interrogé sur le montant des économies que Scierie Béarn pourrait réaliser avec le service ferroviaire, il a déclaré qu'il pouvait les évaluer à près de $100 000 par année. Il a ajouté que sans cet accès au service ferroviaire, de nouveaux marchés pourraient ne pas être atteints et que cela pourrait nuire à l'essor futur de la scierie.

M. Serge Labrie, spécialiste en planification pour le ministère de l'Agriculture du Québec, a déposé un mémoire au nom de son ministère soulignant l'incidence que la suppression du service ferroviaire entre Gendreau et Angliers aurait sur le secteur agricole de la région. Le chemin de fer est actuellement utilisé pour approvisionner en grain deux fabriques, l'une à Laverlochère et l'autre à Ville-Marie, ainsi que pour expédier de la chaux agricole depuis Ville-Marie. M. Labrie a déclaré qu'il en coûterait trois fois plus par mille (16¢ contre 5¢) pour expédier de la chaux par camion plutôt que par rail. Il a été établi que CP ne transporte de la chaux

truck, which has shown that this mode would cost between $35,000 and $70,000 more than by railway. He added that these increases would eventually be passed on to their customers. Their storage capacity he said is limited and that the twice-weekly rail service is sometimes inadequate. Mr. Grenier stated that if there were a decrease in rail service, they might consider obtaining more cars and let them stand on the siding. Such an approach would result in an increased operating cost.

Paul A. Boutin, General Manager of Scierie Béarn Inc., submitted a brief stating his company's position on the closing of the line. After describing the sawmill's various products, he listed the destinations to which those products are shipped. Finally, he explained that at present all the mill's products are shipped by truck and he rated the quality of service provided by the trucking companies dealt with by the sawmill as very good. However, when production of the mill increased they planned to ship by rail. In July 1976 construction of a siding connecting the mill to the rail line was begun but halted when CP notified the company that it had applied to discontinue service. Mr. Boutin provided an estimate of the traffic volume that his company could generate for given destinations. When questioned on the amount of savings that Scierie Béarn could realize with rail service, he said it could amount to roughly $100,000 per year. He went on to say that without access to rail service, new markets could not be reached and that this could harm the sawmill's future development.

Mr. Serge Labrie, a planning consultant for the Ministère de l'Agriculture de Québec, filed a brief on behalf of his department pointing out the impact that discontinuation of rail service between Gendreau and Angliers would have on the region's farming sector. The railway is currently used to supply feed grain to two mills, one at Laverlochère and the other at Ville-Marie, also to ship agricultural lime out of Ville-Marie. Mr. Labrie stated that it would cost three times as much per mile ($0.16 compared to $0.05) to ship lime by truck, as it does by rail. It was established that CP has only been moving lime since 1978. Rail transport would also be used to

que depuis 1978. Le transport ferroviaire serait également utilisé pour amener l'huile de soya aux fins de fabrication de la margarine à la crèmerie de Laverlochère, une fois le projet d'expansion parachevé. M. Labrie a ajouté que la région de Témiscamingue est la meilleure région agricole du nord-ouest québécois tout particulièrement dans le domaine de l'industrie laitière.

M. Pierre Charron, directeur de la Division du développement du transport terrestre des marchandises, a présenté un mémoire au nom du ministère des Transports du Québec. Avant de traiter de son mémoire, il a expliqué que le ministère des Transports intervient aux audiences sur l'abandon d'embranchement afin de s'assurer que les particuliers et les compagnies jouissent de services de transport adéquats pour leurs activités et que les services sont tels qu'ils en permettent l'intensification. À la lumière de ce fait, le Ministère a demandé que les deux subdivisions soient maintenues.

M. Charron a expliqué que le faible volume de trafic était attribuable à la faible fréquence du service ferroviaire. Il a rejeté la possibilité que la concurrence d'autres lignes ferroviaires et d'autres modes puissent être en cause.

Quant aux conséquences de la fermeture de la ligne, il a déclaré qu'il croyait que les problèmes financiers au nord de Gendreau auraient des répercussions plus au sud. Son argument était qu'une fois la ligne fermée, le trafic au nord de Gendreau devrait être réexpédié par camion à ce point et que cela rendrait le transport ferroviaire moins attrayant. Il a fait remarquer que les compagnies pétrolières avaient signalé qu'elles considéraient le transport par camion sur toute la distance comme étant la seule alternative valable au mode actuel d'expédition de leurs produits. En raison de son isolement, la région paie des prix plus élevés pour ses produits, et de l'avis de M. Charron, la fermeture de la ligne pourrait empirer la situation. Parlant au nom du ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec, il a soutenu que l'abandon de la ligne menacerait la viabilité de la Scierie Béarn et l'essor de toute la région.

Quant au trafic potentiel de la région, M. Charron a précisé que celle-ci avait besoin d'un réseau ferroviaire adéquat pour lui permettre de devenir un centre de produits forestiers. Il a ex-

bring in soybean oil for making margarine at the creamery in Laverlochère, once an expansion project has been completed. Mr. Labrie went on to say that the Temiscamingue area is the best farming area in northwest Québec, especially as far as the dairy industry is concerned.

Mr. Pierre Charron, Director of the "Division du Développement du transport terrestre des marchandises", presented a brief on behalf of the Québec Department of Transport. Before dealing with the brief itself, he explained that the Québec Department of Transport is now intervening in hearings on abandonment of rail lines in order to ensure that individuals and companies have adequate transportation service for their activities and that the transportation service is such that those activities are able to develop. In light of this, the department requested that the two subdivisions be maintained in whole.

Mr. Charron explained that the low volume of traffic was due to the railway's infrequent service. He rejected the possibility that competition from other rail lines and modes could be the cause.

As for the consequences of the closing of the line, he said he believed that the financial problems of the line north of Gendreau would have repercussions further south. His argument was that once the line had been closed, traffic north of Gendreau would have to be transshipped by truck to that point, and that this would make rail transportation less attractive. He pointed out that the oil companies had testified that they considered trucking the full distance to be the alternative to the present way of shipping their products. Because of its isolation, the region pays higher prices for its products, and in Mr. Charron's view, closing of the line could make the situation worse. Speaking on behalf of the Québec Department of Industry and Commerce, he said that abandoning the line would threaten the viability of Scierie Béarn and development of the entire region.

As for the traffic potential of the region, Mr. Charron said that the region needed an adequate rail system for it to become a forest products centre. He said that the Québec Govern-

posé que le gouvernement du Québec avait exprimé l'intention d'interdire le flottage du bois sur les rivières. Si le gouvernement mettait son projet à exécution, la mise en valeur du potentiel forestier de la région pourrait dépendre de la disponibilité de moyens économiques de transport.

M. Emmanuel Pétrin, président de la Chambre de commerce régionale du Témiscamingue a fait une déclaration verbale. Il a fait savoir que l'efficacité des services ferroviaires s'était détériorée au fil des années. Il a dit que l'activité économique de la région avait dû être réorientée plusieurs fois en fonction des conditions du marché; et qu'il s'agissait d'une situation à laquelle CP ne s'était pas adaptée. À titre d'exemple, il a cité la Scierie Béarn, dont la rentabilité dépendait des services ferroviaires. Il a ajouté que l'emplacement de la Scierie Béarn avait été choisi en raison de sa proximité à la ligne ferroviaire. Selon M. Pétrin, la région renfermerait une vaste quantité de ressources naturelles et un service ferroviaire s'imposait pour leur expédition à l'extérieur de la région. Au nom des organismes membres de la Chambre de commerce, il a demandé le maintien du service ferroviaire. En réponse aux questions, M. Pétrin a donné des exemples du potentiel forestier de la région. Il a également mentionné l'accord fédéral-provincial conclu il y a deux ans en vue de la construction d'une voie d'accès pour approvisionner la Scierie Béarn et Maniwaki.

M. Claude Bigué, avocat, a présenté un mémoire au nom du Conseil régional de développement de l'Abitibi- Témiscamingue (CRDAT). La non-rentabilité de la ligne ferroviaire a été attribuée à l'absence de commercialisation de la part de CP et à la réduction progressive du service. À l'appui de son témoignage, M. Bigué a donné l'exemple des copeaux de bois qui n'étaient plus transportés par rail, plusieurs wagons complets étant immobilisés par suite de négligence de la part de la compagnie ferroviaire. M. Bigué a également fait valoir qu'en ne maintenant pas ses voies en bon état, non seulement CP créait-elle des coûts supplémentaires pour ses services à destination de Témiscamingue, mais se limitait quant à l'équipement qu'elle pouvait utiliser sur la ligne. M. Bigué a déclaré que lui-même et l'organisation qu'il représentait ne pouvaient comprendre comment une compagnie pouvait dépenser de l'argent pour amé-

ment has expressed its intention to prohibit the floating of wood on rivers. Should the government enforce such legislation, development of the region's forest potential would depend on the availability of an economical means of transportation.

Mr. Emmanuel Pétrin, President of the Temiscamingue Regional Chamber of Commerce, made a verbal presentation. He pointed out that the efficiency of rail services had deteriorated over the years. He said that economic activity in the area has had to be reoriented several times in order to adapt to market conditions; and that was a situation that CP had not adapted to. As an example he cited the Scierie Béarn, whose profit-earning capacity was said to depend on rail services. He added that the site where Scierie Béarn is located had been chosen because of its proximity to the railway line. Mr. Pétrin stated that the area contained a vast quantity of natural resources and that a rail service was needed to ship the products out of the area. On behalf of the organizations that are members of the Chamber of Commerce, he requested that the rail service be retained. In response to questions, Mr. Pétrin gave examples of the area's forestry potential. He also mentioned a federal-provincial agreement of two years ago to construct an access road to supply the Béarn sawmill and Maniwaki.

Mr. Claude Bigué, a lawyer, presented a brief on behalf of the Conseil Régional de Développement de l'Abitibi-Témiscamingue, (Abitibi-Témiscamingue Regional Development Board) (CRDAT). The unprofitable operation of the rail line was explained as being caused by CP's lack of marketing and by the progressive reduction of the service. In support of this statement, Mr. Bigué gave the example of wood chips, which were no longer moved by rail, because several carloads were allowed to freeze as a result of negligence on the part of the railway. Mr. Bigué also stated that by not keeping its track in good repair, CP not only created additional costs for its service to Témiscamingue but it also limited itself as to the equipment that it can use on the line. Mr. Bigué said that he and the organization that he represented could not understand how a company could spend money to improve the station at Ville-Marie in 1977,

liorer la gare à Ville-Marie en 1977 et ensuite chercher à abandonner le service en 1978. Il s'est dit d'avis que si le service était adapté aux besoins des clients, la compagnie ferroviaire pourrait attirer quelques-uns de ceux qu'elle a perdus tels que les brasseries, étant donné que ses taux sont relativement plus bas.

Le CRDAT a donné quatre raisons pour le maintien du service ferroviaire à destination du Témiscamingue. Premièrement, pour une région dont la population est éparpillée telle que celle-ci, le réseau de transport est d'une importance primordiale. Deuxièmement, vu les activités actuelles et futures d'exploitation de chaux et de silice à Guigues, et de granit à Ville-Marie, et les ressources forestières et minières de la région, il y a un essor potentiel et l'accès à un moyen économique de transport tel que le chemin de fer est pleinement justifiable. Il a soutenu que le potentiel forestier de la région attirerait sans aucun doute une usine de fabrication. Troisièmement, sans le chemin de fer pour expédier certains produits tels que le grain de provende dans la région, les fermiers devraient payer des coûts plus élevés. Parce que la région est tellement éloignée, la population paie déjà plus pour les produits, et les augmentations additionnelles de prix doivent être évitées en maintenant le service ferroviaire. Quatrièmement, M. Bigué a déclaré qu'il s'inquiétait de ce qui arriverait aux emplois assurés par les compagnies situées en bordure de la ligne si le service était supprimé. La rareté des emplois dans la région, a-t-il dit, rend chaque emploi particulièrement important.

M. Gaston Carpentier, représentant le Conseil du comté de Témiscamingue, a présenté les vues du Conseil, lequel s'oppose à l'abandon de la ligne au nord de Gendreau. Non seulement s'oppose-t-il à l'abandon, mais il demande l'amélioration du service. Après avoir donné un compte rendu des délibérations du Conseil qui ont mené à cette prise de position M. Carpentier a présenté le contenu d'une lettre que le Conseil avait adressée au Secrétaire du Comité des transports par chemin de fer expliquant sa position à ce sujet.

Dans cette lettre, il est question de l'état général mauvais de la ligne, du réseau routier qui est déjà très achalandé, du grand nombre de clients de CP déjà situés en bordure de la ligne et des ressources de la région. On en conclut que la nature même des produits qui sont transportés

and then seek to abandon the service in 1978. Mr. Bigué expressed the opinion that if the service was adapted to the customers' needs, the railway could attract some of the customers it has lost such as the brewery companies, since its rates are relatively lower.

CRDAT gave four reasons for requesting that the rail service to Témiscamingue be retained. In the first place, for an area with a scattered population such as this one, the transportation system is of vital importance. Secondly, in view of existing and prospective quarrying activities (limestone and silica at Guigues, granite at Ville-Marie) and the area's forestry and mining resources as well, there was general development potential, and access to an economical means of transportation such as the railway was fully justifiable. He maintained that the area's forestry potential would undoubtedly attract a manufacturing plant. Thirdly, without the railway to move certain products such as feed into the region, it would result in higher costs to farmers. Because the area is so remote, the people already pay more for products, and additional price increases must be avoided by continuing the rail service. Finally, Mr. Bigué stated that he was concerned about what would happen to the jobs provided by companies located along the rail line if the service was discontinued. The scarcity of jobs in the area he said, makes each particularly important.

Mr. Gaston Carpentier, a representative of the Témiscamingue County Council, presented the Council's position which is to oppose the abandonment of the railway line north of Gendreau. The Council not only opposes the abandonment, but asks that the service be improved. After giving an account of the Council's deliberations which led to this position, Mr. Carpentier presented the contents of a letter from the Council to the Secreatary of the Railway Transport Committee explaining the Council's position in the matter.

The letter speaks of the state of disrepair of the line, of the road network which is already heavily used, of the large number of CP customers already located along the line and of the area's resource potential. The letter concludes that the very nature of the products that are

par chemin de fer rendent l'exploitation de la ligne nécessaire. Le Conseil croit réellement que le trafic peut être accru et l'exploitation de Canadien Pacifique rendue économiquement plus viable.

M. Jean Thibeault, représentant de Petrofina Canada Limitée, a expliqué que Petrofina Limitée s'oppose à l'abandon parce que cela augmenterait le taux de transport de ses produits depuis Montréal. Si elle était forcée d'utiliser les camions, le coût de transport pour le même volume annuel augmenterait de $55 575, a-t-il précisé.

Affaires considérées

Conformément aux dispositions de l'article 254 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. chap. R-2, un certain nombre de questions doivent être considérées pour déterminer s'il y a lieu d'abandonner un embranchement non- rentable ou un tronçon de celui-ci. Nos considérations, en réponse à ces questions, sont les suivantes:

1) Pertes réelles subies

Comme il est indiqué dans l'avis d'audience, les embranchements en question ont subi des pertes de $298 501, $293 110 et $413 920 en 1974, 1975 et 1976 respectivement. Avant la tenue de l'audience, CP avait soumis des estimations de ses pertes pour 1977. La soumission préliminaire pour 1977 établissait à $275 901 les pertes pour cette année-là.

Les pertes subies en 1976 étaient plus élevées que les autres années en raison de l'intensification des travaux d'entretien sur les lignes cette année-là.

Année	Coûts totaux	Recettes	Pertes réelles
	$	$	$
1974	668,695	370,194	298,501
1975	733,235	440,125	293,110
1976	902,524	488,604	413,920
1977 (prévisions)	810,416	534,515	275,901

L'état des pertes réelles ventilant toutes les données est joint en appendice D.

transported by the railway makes operation of the line necessary. The Council also believes that traffic can be increased and thus Canadian Pacific operations can be made economically more viable.

Mr. Jean Thibault, representative of Petrofina Canada Limited, explained that Petrofina Limited is opposed to the abandonment because this would increase the cost of transporting their products from Montreal. If forced to use trucks, Petrofina's cost of transportation for the same annual volume would increase by $55,575, he said.

Matters Considered

In accordance with the provisions of section 254 of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2 a number of matters must be considered in determining whether an uneconomic branch line or segment thereof should be abandoned. The findings in this regard are as follows:

1) Actual Losses Incurred

As indicated in the Notice of Hearing the branch lines in question have incurred losses of $298,501, $293,110 and $413,920 in respect of the years 1974, 1975 and 1976. Prior to the hearing CP submitted an estimated loss in respect of 1977. The preliminary 1977 submission determined that the loss for that year was $275,901.

The loss incurred in 1976 was higher than for other years due to an increase in on-line roadway maintenance in that year.

Year	Total Costs	Revenues	Actual Loss
	$	$	$
1974	668,695	370,194	298,501
1975	733,235	440,125	293,110
1976	902,524	488,604	413,920
1977 (Estimate)	810,416	534,515	275,901

The Statement of Actual Loss which provides more detailed information is attached as Appendix 'D'.

2) Autres services de transport

(1) Rail

Advenant l'abandon, le service ferroviaire le plus près se trouverait à New Liskeard dans la subdivision Témagami de la Ontario Northland Railway. New Liskeard est située à environ 30 milles de Ville-Marie, Angliers et Lorrainville. D'autres gares au sud de Gaboury telles que Béarn seraient situées près de 40 milles du service ferroviaire. Toutefois, il y a eu peu de trafic offert au sud de Gaboury ces dernières années.

La gare de CP Rail la plus près où le service ferroviaire serait disponible est Gendreau, située au point milliaire 47.9 de la subdivision Témiscaming. Il n'existe aucune autre voie ferrée du Canadien National dans la région immédiate.

(2) Routes

La route provinciale 101 du Québec est la principale route dans la région; elle est pavée, ouverte en tout temps et comporte des restrictions de poids au cours de la saison de dégel seulement. Elle s'étend en direction nord depuis Témiscaming par Ville-Marie et Notre-Dame-du-Nord et rejoint la route n° 117 reliant Noranda-Rouyn à Kirkland Lake (Ontario). Notre-Dame-du-Nord est le point de raccordement avec la route 65 de l'Ontario qui mène à New Liskeard.

La route 391 du Québec dessert également la région. Depuis sa jonction avec la route 101 près de Fabre, elle passe par Lorrainville, Angliers et depuis ce point jusqu'à Noranda-Rouyn.

Il existe de nombreuses petites routes tant pavées que non-pavées dans la région de Ville-Marie, Lorrainville et Angliers.

Les entreprises de camionnage autorisées à desservir la région sont Brazeau Transport de Rouyn et Smith Transport. Les deux compagnies desservent les agglomérations de la région ainsi que d'autres points situés au Canada et aux États-Unis.

3) Conséquences sur les autres lignes ou transporteurs

L'abandon de la ligne signifierait probablement une augmentation du trafic ferroviaire

2) Alternative Transportation Services

(1) Rail

In the event of abandonment the nearest rail service would be at New Liskeard on the Ontario Northland Railway's Temagami Subdivision. New Liskeard is approximately 30 miles from Ville-Marie, Angliers and Lorrainville. Other stations south of Gaboury such as Béarn would be as much as 40 miles from rail service. However, there has been little traffic offered south of Gaboury in recent years.

The nearest CP Rail station at which rail service would be available is Gendreau, mile 47.9 of the Temiscaming Subdivision. There are no Canadian National rail lines in the immediate area.

(2) Highways

Québec Provincial Highway 101 is the main highway in the area. The highway is a paved, all weather road with seasonal weight restrictions during the spring thaw only. It runs north from Temiscamingue through Ville-Marie and Notre-Dame du Nord and to Highway No. 117 linking Noranda-Rouyn with Kirkland Lake, Ontario. Notre Dame du Nord is the junction with Ontario Highway 65 which leads to New Liskeard.

Québec Highway 391 also services the area. From its junction with Highway 101 near Fabre the route passes through Lorrainville, Angliers and from that point to Noranda-Rouyn.

There are numerous smaller roads both paved and unpaved in the area of Ville-Marie, Lorrainville and Angliers.

Trucking firms licenced to serve the region are Brazeau Transport of Rouyn and Smith Transport. Both firms provide service to communities in the Region as well as to other points in Canada and the United States.

3) Effects on Other Lines or Carriers

Abandonment of the line would probably result in an increase in rail traffic on the On-

pour la Ontario Northland Railway. Le trafic actuellement acheminé sur les subdivisions Ville-Marie et Témiscaming au nord de Gendreau serait acheminé par camion jusqu'à Liskeard ou Gendreau. Dans certains cas, comme pour le transport de la bière et des produits pétroliers, le transport par camion pourrait remplacer le train.

4) Conséquences économiques de l'abandon

Une grande partie du trafic actuellement livré consiste en des approvisionnements généraux tels que le gaz et les produits pétroliers, les machines agricoles, les produits céréaliers et la bière embouteillée. L'abandon de la ligne nécessiterait des voyages plus longs par camion à destination et en provenance des points actuels d'expédition, à destination ou en provenance des points de correspondance ferroviaire. Ville-Marie, ville la plus importante de la région et centre d'approvisionnement de la région peut être touchée par le détournement du trafic ferroviaire à New Liskeard sur la ligne de la Ontario Northland.

Les fournisseurs de mazout ont indiqué qu'une plus grande utilisation du transport par camion nécessitée par l'abandon augmentera leurs coûts d'une façon significative. Les approvisionnements en combustible seraient probablement acheminés par camion depuis Montréal.

Le trafic en provenance de la région a été très faible ces dernières années. La plupart du trafic expédié consistait en des bouteilles de bière vides depuis Ville-Marie. Il y a eu très peu d'expéditions de produits forestiers, ceux-ci étant transportés principalement par camion. Les cargaisons composées de bière ou de bouteilles vides conviennent mieux au transport par camion que par rail, étant donné la fréquence et la mobilité plus grandes des transporteurs routiers.

5) Possibilité de changements d'exploitation

Il ne semble pas y avoir de nouveaux changements possibles dans la façon d'exploiter ces lignes. La desserte de Ville-Marie et de Lorrainville est actuellement assurée deux fois par semaine et les services au-delà de Lorrainville fournis en fonction de la demande.

Une réduction du service hebdomadaire à un voyage par semaine nécessiterait une locomotive

tario Northland Railway. Traffic currently handled on the Ville Marie Subdivision and the Temiscaming Subdivision north of Gendreau would be trucked to New Liskeard or Gendreau. In some cases such as the transport of beer and fuels, trucking may replace rail traffic altogether.

4) Economic Effects of Abandonment

Much of the traffic currently delivered is general supplies such as gas and oil products, agricultural machinery, grain products and bottled beer. Abandonment of the line will require longer truck hauls to or from current shipping points, to or from the railway connecting points. Ville-Marie, the largest town in the area, may be affected adversely as the supply centre for the region with a shift in rail traffic to New Liskeard on the Ontario Northland line.

Suppliers of fuel oils have indicated that greater use of trucking necessitated by abandonment will increase their costs markedly. Fuel supplies would likely be trucked the full distance from Montreal.

Traffic out of the area has been light in recent years. Most of the outbound traffic is empty beer bottles from Ville-Marie. There has been little movement of forest products, this has moved primarily by truck. Cargoes such as beer and empty bottles are more suited to truck transportation than rail, owing to the greater frequency and mobility of highway carriers.

5) Feasibility of Operational Changes

There would not appear to be any further operational changes possible on these lines. Service to Ville-Marie and Lorrainville is presently twice weekly and service beyond Lorrainville is provided as an as-and-when required basis.

A reduction in the weekly service to one trip per week would require an additional locomotive

supplémentaire pour accommoder le tonnage plus grand ce qui neutraliserait certaines économies découlant de la réduction de service.

6) Avenir de la région

Les industries de produits forestiers constituent la principale activité économique de la région desservie par les subdivisions Témiscaming et Ville Marie. La croissance de la région semblerait être axée sur l'intensification de cette activité. Ainsi l'abandon de la ligne peut influer sur l'expansion de la scierie à Béarn. À ce jour, la scierie n'a pas eu recours au chemin de fer, toutefois, en prévision du plus fort volume d'expéditions, la construction d'une voie de desserte reliant la scierie à la subdivision Témiscaming a commencé en 1976. La construction a cessé en attendant une décision au sujet de l'avenir de la ligne.

Il existe une possibilité d'intensifier l'exploitation du granit et de la chaux ainsi que de l'industrie laitière. Le granit est actuellement expédié par camion jusque dans l'est des États-Unis.

En 1978, 101 wagons complets de chaux agricole étaient expédiés à Ville-Marie. Toutefois, la chaux agricole est maintenant fournie depuis un nouvel endroit près de Guigues, situé à environ treize milles de Ville-Marie. Bien que la production locale élimine la nécessité du transport de ce produit par chemin de fer, l'emplacement de cet endroit peut grandement aider à l'essor de l'industrie laitière dans la région.

Les grains de provende pour le cheptel laitier sont actuellement acheminés par rail aux fabriques de Laverlochère et de Ville-Marie.

Le ministère de l'Agriculture du Québec considère la région de Témiscamingue comme la meilleure région d'élevage du bétail dans le nord-ouest québécois.

Recommandations

Après étude des exposés présentés à l'audience et compte tenu de toutes les données disponibles sur l'affaire, je fais les recommandations suivantes au Comité.

1. Lesdits embranchements devraient être déclarés non-rentables actuellement et susceptibles de le demeurer.

to handle the greater tonnage and thus offset some of the savings to be gained from a reduction in service.

6) Future of the Area

Forset product industries are the major economic activity of the region served by the Temiscaming and Ville Marie Subdivisions. The growth of this region would appear to hinge on the expansion of this activity. Thus, abandonment of the line may effect the growth of the sawmill at Béarn. To date there has been no use of rail service by the sawmill, however, in anticipation of a greater volume of shipments, construction of a siding connecting the sawmill to the Temiscaming Subdivision began in 1976. Construction has ceased pending a decision on the future of the line.

There is also potential for the development of granite and limestone mining and dairy farming. Granite is presently shipped by truck to the eastern United States.

In 1978, 101 carloads of agricultural lime was shipped into Ville-Marie. However, agricultural lime can now be supplied from a new site near Guigues, approximately thirteen miles from Ville-Marie. Although local production of lime eliminates the need for rail service to move this product in, the location of the site may greatly aid the development of farming in the region.

Feed grains for dairy cattle are currently delivered by rail to mills located at Laverlochère and Ville-Marie.

The Québec Department of Agriculture considers the Temiscamingue area to have the best farmland in northwestern Québec.

Recommendations

Having examined the evidence submitted at the hearing and taking into account all publicly available information on the case, I make the following recommendations to the Committee:

1. These branch lines should be declared uneconomic and likely to continue to be uneconomic.

2. Il est dans l'intérêt public d'abandonner la partie de la subdivision Témiscaming située entre Laverlochère (point milliaire 106.5) et Angliers (point milliaire 116.9) dès qu'il sera juridiquement permis de le faire en vertu de l'article 254(4) de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. chap. R-2, c'est-à-dire trente jours après que le Comité des transports par chemin de fer aura émis une décision à cet effet.

3. Le reste de la subdivision Témiscaming, c'est-à-dire la partie située entre Laverlochère (point milliaire 106.5) et Gendreau (point milliaire 47.9), ainsi que toute la subdivision Ville Marie devraient être maintenues. Le Comité ne réétudiera la requête en abandon desdites voies avant qu'une période de cinq ans ne se soit écoulée à compter de la date d'émission de la décision du Comité des transports par chemin de fer, tel qu'autorisé au paragraphe 254(5) de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. chap. R-2.

2. That it is in the public interest that the portion of the Temiscaming Subdivision, located between Laverlochère (mileage 106.5) and Angliers (mileage 116.9), should be abandoned as soon as legally allowed under section 254(4) of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2 i.e. thirty days after the issuance of Decision to that effect by the Railway Transport Committee.

3. The rest of the Temiscaming Subdivision, that is that portion located between Laverlochère (mileage 106.5) and Gendreau (mileage 47.9), as well as all of the Ville Marie Subdivision, should not be abandoned. The Committee shall not reconsider the application for abandonment of the said trackage before a period of five years has elapsed from the date of the Decision by the Railway Transport Committee, as authorized in section 254(5) of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2.

À l'appui des recommandations susmentionnées et afin de mieux définir la notion d'intérêt public dans la présente affaire en tenant compte de l'article 254 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. chap. R-2, j'introduis ici des considérations sur l'économique de l'exploitation de ces embranchements et sur les façons de les rendre plus rentables, ainsi que certaines observations sur leurs économies externes.

Pour ce qui est de la première recommandation, il n'y a pas d'autre solution. Ce tronçon de 10 milles, à l'extrémité de la ligne de la subdivision Témiscaming n'est plus utilisé. Étant donné la faible population et l'infrastructure économique dans l'ensemble pauvre de la région, il est douteux que ce tronçon puisse jamais devenir rentable ou encore qu'il génère des avantages externes justifiant son maintien.

La situation est différente, à mon avis, pour ce qui est des autres tronçons. Le nombre de wagons acheminés est relativement important pour un embranchement, c'est-à-dire quelque 600 par année. Les pertes pour ces mouvements entre 1974 et 1977 ont été de l'ordre de $300 000 à $400 000, soit 35 à 45 p. 100 des coûts totaux. De 1974 à 1976, certains tarifs ont été gelés (bien

In support of the above recommendations, I have to introduce considerations on the economics of operating those branch lines and on possible ways to make the economics of operating those branch lines and on possible ways to make them more profitable, as well as some observations on their external economies. These are intended to better define the notion of public interest in this case, having in mind Section 254 of the *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2.

As far as the first recommendation is concerned, there is no alternative. The 10-mile stretch, at the end of the line of the Temiscaming Subdivision, is no longer used. Giver the small population and the generally weak resource base of the area, it is unlikely that this segment would become profitable or that it could have sufficient external benefits to justify its retention.

The situation is different, in my estimation, with respect to the other segments being considered in this case. The number of cars moved is quite large for a branch line, that is, some 600 a year. The losses on these car movements between 1974 and 1977 have been in the range of $300,000 to $400,000 a year, or 35% to 45% of the total costs. In the period 1974 to 1976 some

que subventionnés) ou n'ont été accrus que très lentement en raison des directives de la Commission de lutte contre l'inflation. Au même moment, les coûts ont augmenté très rapidement, particulièrement en 1976, année où le programme d'entretien a été accéléré. Les estimations de 1977 qui montrent une diminution du pourcentage des pertes réelles des coûts totaux de 45 à 35 p. 100 donnent une meilleure idée de la situation réelle. On doit faire remarquer que ces résultats ont été obtenus par voie de rajustements de taux et que le trafic est demeuré le même.

Les deux lignes à l'étude ont à la source de leurs problèmes un marché très limité et très peu d'expéditions vers l'extérieur. Le gros du trafic est du trafic reçu et se compose de grain de provende, d'engrais et de produits pétroliers. Jusqu'en 1978, la compagnie profitait d'un trafic dans les deux sens, de la bière mais elle l'a maintenant perdu en raison de certains désavantages tarifaires et exigences de service. Le trafic vers l'extérieur se compose essentiellement de retours de wagons vides. Il en résulte l'impossibilité de réaliser les économies d'échelle nécessaires, qui à leur tour, auraient permis des taux plus avantageux et des services améliorés.

En dépit de cette situation, les taux offerts ont été assez bons pour maintenir le trafic des produits pétroliers et agricoles. Trois compagnies pétrolières sur quatre ont déclaré qu'il était plus économique pour elles de recourir au transport ferroviaire que routier. Les avantages financiers importants que présente l'utilisation du transport ferroviaire pour l'acheminement de produits agricoles ont également été soulignés par le ministère de l'Agriculture du Québec. Il semblerait que la compagnie de chemin de fer occupe une position avantageuse en comparaison des entreprises de camionnage et que cet avantage pourrait être exploité par voie d'augmentations tarifaires. Je ne fais que mentionner ce point qui ne devrait pas, par ailleurs, être considéré comme une recommandation. J'estime qu'avant d'en arriver là, la compagnie devrait considérer toutes les possibilités d'accroissement de son trafic sortant.

Le potentiel de trafic nouveau se trouve dans le transport de marchandises en vrac, notamment le bois, les produits forestiers et les produits miniers. Historiquement, c'est la raison pour laquelle les lignes ont été construites. Cela

tariffs were frozen (although subsidized), or allowed to increase very slowly because of the Anti-Inflation Board directives. At the same time costs increased very rapidly, particularly in 1976 because of a stepped-up maintenance program. The 1977 estimate which shows a decline in the actual loss with respect to 1976 and at the same time, a decline in the percentage of the actual loss to total costs from 45% to 35% provides a better picture of the real situation. It must be pointed out that these results have been achieved by way of rate adjustments and that traffic has remained the same.

The two lines under examination have at the root of their problem a very limited market and a small amount of outbound traffic. The bulk of the traffic is inbound and made up of feed grains, fertilizers and petroleum products. Up to 1978, the company was handling a very profitable two-way beer traffic, that it has now lost because of certain disadvantages in rates and service requirements. The outbound traffic consists essentially of the return movements of empty cars. The result is that it has proven impossible to achieve the needed economies of scale that, in turn, would make it possible to offer more advantageous rates and better services.

In spite of this situation, the rates offered have been good enough to retain the traffic in petroleum and agricultural products. Three out of four petroleum companies testified that it is more economical for them to use rail rather than trucking. Significant cost advantages in the use of rail for the movement of agriculture inputs have also been claimed by the Québec Department of Agriculture. It would seem that the railway is in an advantageous position compared to trucking and that this advantage could be exploited by way of rate increases. I am only pointing this out, and this should not be taken as being a recommendation. I believe that before doing this, the company should look at existing possibilities to develop its outgoing traffic.

The potential for new outbound traffic is in the movement of bulk commodities, namely wood, wood products and mining products. Historically, this was the reason for the construction of the lines. It should also be the major

devrait également constituer la principale raison de leur maintien. Pour ce faire, en concurrence avec les compagnies de camionnage, et spécialement le camionnage privé, cela est devenu difficile. Les taux offerts doivent être assez bas pour attirer la clientèle et les services assurés doivent être de la meilleure qualité. Il semblerait que du point de vue des coûts pour des distances vraisemblablement longues, le rail soit concurrentiel. On doit se rappeler toutefois que les taux sont bas, que les services coûtent de l'argent et qu'en conséquence, le trafic généré doit être considérable pour engendrer des profits. Les coûts seront plus élevés lorsque le trafic accommodé nécessitera des installations spéciales pour son chargement dans les wagons. Toutefois, ce ne sont pas tous les produits de bois qui peuvent être transportés par train. En fait, il se peut que le chemin de fer puisse concurrencer uniquement une faible partie du trafic, notamment les produits secondaires tels que le bois, les copeaux, etc., que produit une fabrique.

reason for their retention. Yet, to do this, in competiton with trucking, and especially private trucking, has become difficult. Rates offered have to be low enough to attract the traffic and the services offered have to be of the highest standard. There are indications to the effect that from a cost point of view and for reasonably long distances, rail will be competitive. It must be remembered however that the rates are low, that service costs something and therefore, the traffic generated has to be large enough to realize a profit. Costs will be higher when the traffic accommodated requires special facilities to load the cars. However, not all wood products can be moved by rail. In fact, it may be that rail can compete for only a limited amount of traffic, namely, semi-manufactured products such as lumber, chips, etc., which are generated by a mill.

Il convient de signaler la nouvelle scierie de Béarn. Cette scierie a été entièrement financée par des gens de la région. Ceux-ci ont estimé à quelque neuf wagons complets par semaine le trafic, soit quelque 500 wagons par année, ou l'équivalent du nombre de wagons circulant actuellement sur la ligne. Ils ont par ailleurs admis avoir été bien desservis par les compagnies de camionnage, mais ont ajouté qu'ils pourraient mieux pénétrer des nouveaux marchés et réaliser de plus grandes économies s'ils pouvaient avoir recours aux services ferroviaires. À l'appui de cette affirmation, ils ont déclaré que la plupart des scieries de la région Témiscamingue-Abitibi expédient leurs produits vers les États-Unis par chemin de fer et qu'ils ne voyaient pas pourquoi la même chose ne pourrait pas s'appliquer à eux. Malheureusement, l'espoir qu'ils avaient de voir construire une voie d'évitement a été anéanti par la requête en abandon de la compagnie ferroviaire. Ils avaient déjà déposé l'argent et la voie d'évitement était presque achevée lorsque CP a décidé de déposer sa requête.

A case in point is the new Béarn mill. This mill has been entirely financed by local people. They estimated that they could ship some nine carloads a week, which would be some 500 cars a year, roughly equivalent to the present number of cars that are now handled on the line. Although they have admitted to have been well served by the trucking companies, they contended that they could better penetrate new markets and realize important savings if they could use rail services. To support this contention, they said that most sawmills in the Temiscamingue-Abitibi region ship to the U.S. by rail and that they did not see why the same should not apply to them. Unfortunately, the hope they had of getting a siding put in place has been frustrated by the railway's application to abandon the line. They had already deposited the money and the siding was nearing completion when CP decided to file the application.

Quant à savoir si les prévisions fournies par la Scierie Béarn sont réalistes ou non, nous ne pouvons le déterminer à ce stade-ci. Néanmoins j'irais jusqu'à dire qu'il s'agit du type d'entreprise que CP devrait appuyer sur cette ligne. L'un des problèmes est bien entendu la disponibilité de wagons convenables ou spécialisés

Whether the estimates provided by Scierie Béarn are realistic or not is impossible to determine at this stage. But I venture to suggest that this is the sort of undertaking that CP Rail should support on this line. One problem of course is the availability of suitable or specialized cars for this operation. The type of cars that

pour ce genre d'exploitation. Les wagons qui présentement arrivent chargés (petits wagons couverts et wagons-citernes) ne conviennent pas au transport de retour des produits forestiers de vrac. Étant donné le faible nombre de wagons en cause, cela ne devrait pas constituer un problème insurmontable. constituer un problème insurmontable. Le témoin de CP a déclaré que la question devrait au moins être étudiée. Bien entendu, cela signifie que la ligne devrait être au moins maintenue et la voie d'évitement construite.

arrive under load, (small boxcars and tank cars) is not suitable for return movements of bulk forest products. But given the relatively small number involved, this should not be an insurmountable problem. The CP witness agreed that the problem should at least be studied. Of course, this implies that the line should at least be retained and the siding built.

L'exploitation de la chaux et de la silice à Guigues présente des problèmes de transport que le représentant du CRDAT a soulevés. La possibilité d'expédier la chaux à l'extérieur de la région a été soulignée. Cela devrait à mon avis être considéré par CP. Ces matériaux devraient d'abord être transportés jusqu'à Ville-Marie afin d'utiliser les services ferroviaires.

The mining of limestone and silica at Guigues is another area that was raised by the representative of CRDAT. The possibility was mentioned of shipping limestone out of the area. This, I understand, is also to be considered by CP. These materials would first have to be moved to Ville-Marie in order to use rail services.

Quant à l'expédition de granit, la compagnie ferroviaire a déclaré qu'il est transporté de façon plus satisfaisante par camion que par train et je suis tout à fait d'accord.

As for the shipment of granite, the case was made by the railway that it is more satisfactorily handled by truck than by rail, and I am in agreement with CP.

Dans l'ensemble, il semble y avoir un marché pour les services ferroviaires dans la région pour les produits forestiers et miniers. Il ne s'agit pas là d'un grand marché, mais peut-être suffisant pour permettre la rentabilité à long terme de la ligne. Etant donné les avantages financiers que présente le chemin de fer dans le domaine du transport des marchandises en vrac et la base économique de la région, ces possibilités devraient être exploitées au maximum.

On the whole then, there appears to be a market for rail services in the area for forestry and mining products. This is not a very large market but perhaps enough to ensure the long-term profitability of the line. Given the cost advantages of rail in the field of bulk commodity shipments, and the economic base of the region, these possibilities should be exploited to the fullest.

Bref, bien que le marché potentiel pour les services ferroviaires dans la région ne soit pas énorme et que les possibilités soient limitées, il est meilleur que ce qu'indiquent les états des coûts et des recettes des lignes en question. Si ces possibilités sont exploitées au maximum, la compagnie ferroviaire pourrait réduire les pertes réelles de ces lignes et peut-être même les éliminer. La compagnie et la région devraient travailler ensemble à cette fin. D'après les témoignages entendus à l'audience, il semblerait qu'ils aient très peu communiqué, du moins ces dernières années. L'objectif à atteindre est la rentabilité à long terme de la ligne.

In short, although the potential market for rail services in the region is by no means a large one and the possibilities are limited, it is better than the statements of costs and revenues of the line indicate. If these possibilities were fully exploited, the railway could realize a decline in actual loss on these lines and perhaps even eliminate them. The railway and the region should work together to this end. From the evidence produced at the hearing, it would appear that they have hardly been in touch with each other, at least in recent years. The objective to be achieved is the long-run profitability of the line.

Avantages externes

En étudiant la présente affaire, on doit se rappeler qu'il existe un grand nombre d'entreprises de camionnage qui concurrencent très fortement la compagnie ferroviaire dans cette région. On compte également un nombre considérable de camionneurs privés qui à l'occasion ou de façon permanente, se livrent au transport de moyen ou de long parcours pour augmenter leur revenu. Quand ils peuvent obtenir un trafic dans les deux sens, par exemple en transportant des produits forestiers dans un sens et ramenant du grain de provende dans l'autre, ils sont placés dans une position particulièrement intéressante. Les compagnies de chemin de fer ne peuvent contrer cette concurrence qu'en offrant des taux et des services meilleurs. Étant donné les coûts croissants de l'énergie, l'avantage concurrentiel que ces transporteurs ont, peut très bien disparaître avec le temps, et ce trafic pourrait être reconquis par le chemin de fer. Je ne suis pas certain qu'il s'agisse d'une exploitation tellement rentable même actuellement.

Il faut aussi tenir compte des problèmes de l'environnement. La flotte de camions dans la région, que ce soit contre paiement ou de façon privée, en comparaison de la population est considérable. Le réseau routier, par ailleurs, n'est pas très développé. Il semble que les routes soient, dans une certaine mesure, encombrées et donc dangereuses. On a signalé que sur semaine le trafic par camion entre Témiscaming et Ville-Marie atteint près de 50 camions l'heure. Tant que la capacité du réseau routier n'est pas accrue, il faut pouvoir compter sur une plus grande utilisation du chemin de fer, spécialement pour le transport de longue distance.

Enfin, le rôle du transport ferroviaire dans la vie des agglomérations en question doit être considéré. Les lignes de chemin de fer sont importantes sans aucun doute pour les expéditeurs qui y recourent, mais produisent également des bénéfices pour les marchands locaux et les industries de service en général. Elles déterminent la direction du commerce et les échanges dans les deux sens. Dans le cas particulier qui nous intéresse ici, nous avons affaire à une région qui est éloignée et isolée dans le nord-ouest du Québec. Les fournisseurs et marchés sont situés dans d'autres centres ou régions de la province de Québec. L'abandon de la ligne forcerait

External Benefits

While considering this case, one must keep in mind that there are a great number of trucking firms that compete very aggressively with the railway in this area. There is also a significant number of private truckers who, on occasion or on a continuous basis, engage in medium or long-distance trucking to supplement their income. If they can obtain a two-way movement by carrying lumber or wood products one way, and bringing feed grain on the way back, it would be more profitable. The railways can only counter that by offering better rates and services. But, given the increasing cost of energy, the competitive edge that these truckers have, may well disappear with time, and the traffic so moved would go back to rail. I am not sure that it is such a profitable operation, even now.

There is also the environmental problem. The trucking fleet of the area, whether for-hire or private, is substantial if compared with the size of the population. The road system, on the other hand, is not that developed. There is some evidence that the roads are, to a certain extent, congested and for that reason have become dangerous. One estimate of truck traffic between Temiscaming and Ville-Marie suggests a figure of close to 50 trucks per hour on weekdays. As long as the capacity of the road network is not increased, the case can be made for a greater utilization of rail, especially for long-distance transportation.

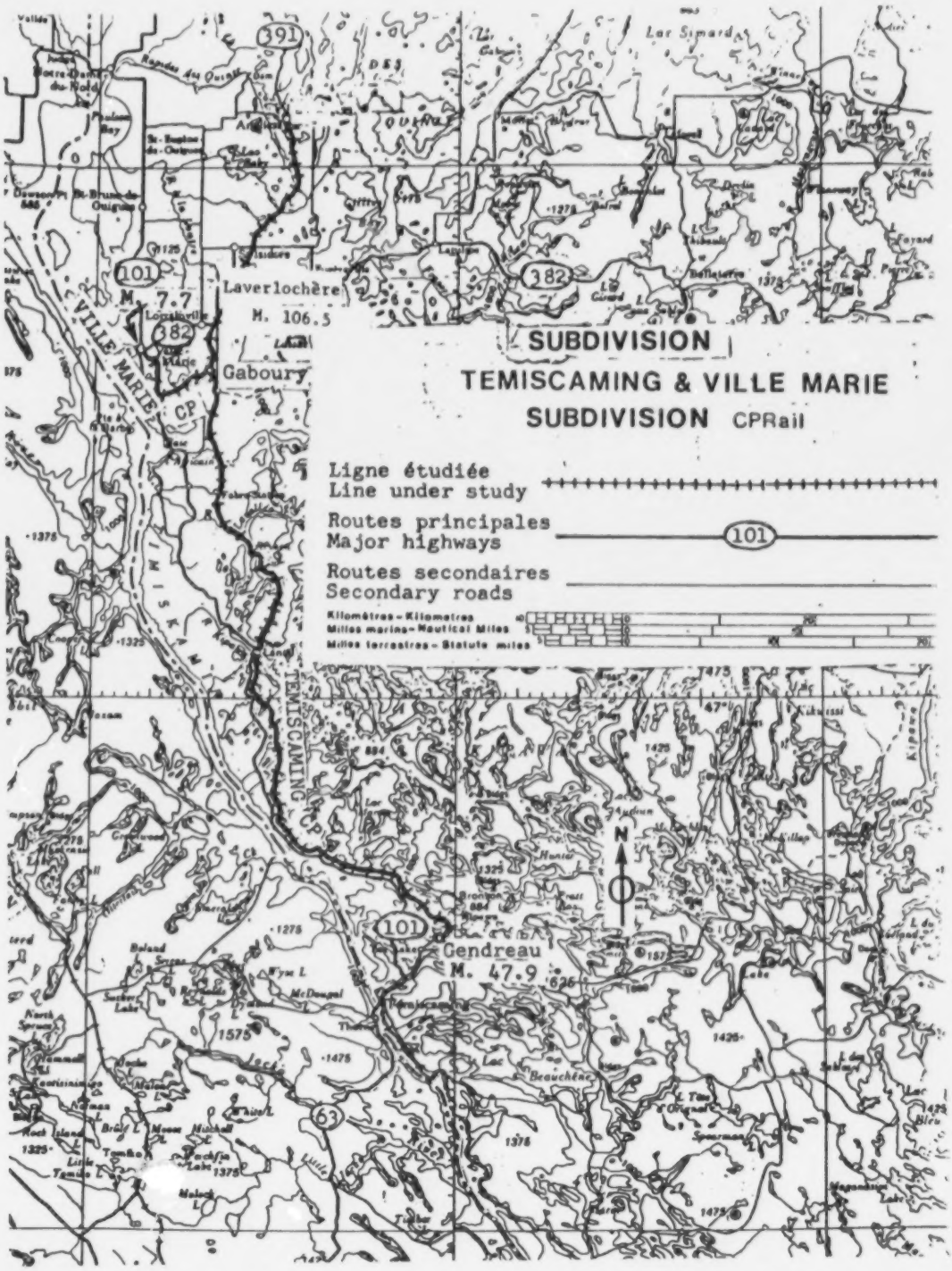
Finally, the role of rail in the life of the communities in question has to be considered. Rail lines are important no doubt to the shippers who use their services, but also produce benefits for the local merchants and the service industries generally. Trade routes and two-way exchanges are determined by them. In the particular case that interests us here, we have to deal with a region which is remote and isolated in the northwestern corner of the Province of Québec. Its suppliers and markets are located in other centres or regions in the province of Québec. Abandoning the line would thus force these products to be brought in via other lines,

donc ces produits à être amenés via d'autres lignes, notamment du côté de l'Ontario, ce qui toucherait toutes ces régions.

Il existe donc plusieurs considérations dont on doit tenir compte pour déterminer l'avenir de ces lignes, considérations que j'ai tenté d'expliquer dans le présent rapport. J'estime que d'autres études et expériences sont nécessaires avant de rendre une décision finale quant à l'abandon de la subdivision Ville Marie et d'une partie de la subdivision Témiscaming. Il s'agit de lignes servant à de multiples fins qui ont marqué l'histoire d'une région et continuent de desservir d'importants secteurs de sa population et de son économie. Elles ont été à la base même de son essor et peuvent continuer à l'être. Il est par ailleurs impossible d'être catégorique à ce sujet; seul le temps nous le dira. Je pense qu'on doit donner une assurance définitive que ces lignes ne seront pas abandonnées d'ici les cinq prochaines années de manière que les parties intéressées puissent avoir la chance de prouver que ces lignes peuvent être rendues rentables et profiter à la région.

namely on the Ontario side, and this will affect all those regions adversely.

There is thus a number of considerations that bear on the future of these lines, considerations which I have tried to make explicit in this report. I believe that further study and experimentation are needed before a final decision to abandon the Ville Marie Subdivision and part of the Temiscaming Subdivision is made. These are essentially multi-purpose lines that have shaped the history of the region and continue to serve diverse and important segments of its population and of its economy. They have been at the very base of its development and may well continue to be so. It is impossible though to be definitive about this; only time will tell. There are many projects under study at the present time, which indicates that the region may be embarking on a new economic development course. Assurance has to be given that those lines will not be abandoned within a five-year period so that the interested parties will be given a reasonable chance to prove that the lines can again be made profitable.


391
101
382
63
Laverlochère
M. 106.5
M. 7.7
Gaboury
Gendreau
M. 47.9
VILLE MARIE CP
TEMISCAMING CP
Lac Simard
SUBDIVISION
TEMISCAMING & VILLE MARIE
SUBDIVISION CPRail
Ligne étudiée
Line under study
Routes principales
Major highways
Routes secondaires
Secondary roads
Kilomètres - Kilometres
Milles marins - Nautical Miles
Milles terrestres - Statute miles
N

APPENDICE B –
APPENDIX B

SUBDIVISION VILLE MARIE - CP –
CP-VILLE MARIE SUBDIVISION
(Gaboury - Ville-Marie)

Relevé du traffic –Traffic Summary
(wagons complets) –(In Carloads)

Ville-Marie
(M. 7.7)

	reçu / In	exp. / Out	Total
1972	319	80	399
1973	252	74	326
1974	323	87	410
1975	333	101	434
1976	303	88	391
1977	322	88	410

Direction de l'analyse économique de chemin de fer – Rail Economic Analysis,
Le 5 octobre, 1978 – October 5, 1978.

APPENDICE B –
APPENDIX B

SUBDIVISION TÉMISCAMING-CP –
CP-TEMISCAMING SUBDIVISION
(Gendreau - Angliers)

Relevé du traffic
(wagons complets) –

Traffic Summary
(In Carloads)

	Thomson (M. 52.6)		Dozois (M. 57.4)		Laniel (M. 75.5)		Fabre (M. 88.7)		Bearn (M. 95.2)		Gaboury (M. 97.6)		Lorrainville (M. 100.8)		Laverlochere (M. 106.5)		Angliers (M. 116.9)		Total
	reçu- In	exp.- Out	reçu- In	exp.- Out	reçu- In	exp.- Out	reçu- In	exp.- Out	reçu- In	exp.- Out	reçu- In	exp.- Out	reçu- In	exp.- Out	reçu- In	exp.- Out	reçu- In	exp.- Out	
1972	1	1	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	196	1	6	1	9	-	217
1973	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	197	1	14	4	7	-	231
1974	-	-	5	-	-	-	1	-	2	-	-	-	215	-	12	-	2	-	237
1975	-	1	8	-	-	-	-	-	1	-	-	-	211	20	18	-	2	1	262
1976	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	204	1	55	-	-	-	261
1977	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	187	1	35	1	-	-	226

Direction de l'analyse économique de chemin de fer,
Le 5 octobre 1978 –
Rail Economic analysis,
October 5, 1978.

APPENDICE C – APPENDIX C

SUBDIVISION VILLE MARIE - TRAFIC DE MARCHANDISES – VILLE MARIE SUBDIVISION COMMODITY TRAFFIC

Ville Marie (M. 7.7)	1972		1973		1974		1975		1976		1977	
	reçu/ In	exp./ Out	reçu/ In	exp./ Out	reçu/ In	exp./ Out	reçu/ In	exp./ Out	reçu/ In	exp./ Out	reçu/ In	exp./ Out
Gaz et huile – Gas and Oil	219	-	161	-	182	-	181	-	186	-	194	-
Bière – Beer	64	-	56	-	83	-	90	-	87	1	82	-
Nourriture pour les animaux – Feed	7	-	14	-	29	-	34	-	21	-	26	-
Produits de manufacture – Mill Products	10	-	6	-	9	-	18	-	7	-	5	-
Bouteilles – Bottles	-	59	-	56	-	62	-	90	-	86	-	70
Lumber – Bois	-	4	1	1	1	10	2	4	1	-	13	18
Grain	6	-	-	-	4	-	3	-	-	-	1	-
Graite – Granit	-	16	-	17	-	11	-	7	-	-	-	-
Fertilisants – Fertilizer	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Textiles – Cloth Material	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-
Produits chimiques – Chemicals	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-
Ciment – Cement	9	-	5	-	6	-	1	-	-	-	-	-
Chaux – Lime	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Charbon – Coal	-	-	6	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Laine minerale – Mineral Wool	2	-	2	-	2	-	1	-	1	-	-	-
Autre – Other	-	-	-	-	-	4	-	-	-	1	-	-
TOTAL	319	80	252	74	323	87	333	101	303	88	322	88

APPENDICE C – APPENDIX C

SUBDIVISION TÉMISCAMING - TRAFIC DE MARCHANDISES – TEMISCAMING SUBDIVISION COMMODITY TRAFFIC

	1972		1973		1974		1975		1976		1977	
	reçu-In	exp.-Out	reçu-In	exp.-Out	reçu-In	exp.-Out	reçu-In	exp.-Out	reçu-In	exp.-Out	reçu-In	exp.-Out
Thompson (p.m. 52.6) – Thompson (Mile 52.6)												
Copeaux de bois – Woodchips	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pulpe de bois – Woodpulp	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-
Dozois (p.m. 57.4) – Dozois (Mile 57.4)												
Huile – Oil	-	-	8	-	5	-	8	-	-	-	-	-
Laniel (p.m. 75.5) – Laniel (Mile 75.5)												
Perches – Poles	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Copeaux de bois – Woodchips	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fabre (p.m. 88.7) – Fabre (Mile 88.7)												
Laine minérale – Mineral Wool	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Bearn (p.m. 95.2) – Bearn (Mile 95.2)												
Bois – Lumber	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Matériaux de tracteurs – Tractor Parts	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-
Machinerie – Machinery	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Gaboury (p.m. 97.6) – Gaboury (Mile 97.6)												
Coke	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lorrainville (p.m. 100.8) – Lorrainville (Mile 100.8)												
Gaz et huile – Gas and Oil	182	-	185	-	197	-	193	-	200	-	183	-
Nourriture pour les animaux – Feed	-	-	-	-	7	-	7	-	-	-	-	-
Bois – Lumber	1	-	1	-	2	-	-	-	2	-	1	-
Grain	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-
Machinerie – Machinery	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-

APPENDICE C – APPENDIX C (Cont'd)

SUBDIVISION TÉMISCAMING - TRAFIC DE MARCHANDISES – TEMISCAMING SUBDIVISION COMMODITY TRAFFIC

	1972		1973		1974		1975		1976		1977	
	reçu- In	exp.- Out	reçu- In	exp.- Out	reçu- In	exp.- Out	reçu- In	exp.- Out	reçu- In	exp.- Out	reçu- In	exp.- Out
Produits de manufacture – Mill Products	-	-	-	-	1	-	2	-	-	-	-	-
Transformateurs – Transformers	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Ciment – Cement	6	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Effets agriculturels – Agricultural Implements	4	-	4	-	3	-	2	-	-	-	-	-
Laine minérale – Mineral Wood	3	-	6	-	4	-	4	-	2	-	-	-
Produits pétroliers – Petroleum Products	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
Babeurre – Buttermilk	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Barils – Barrels	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1	-	-
Foin – Hay	-	-	-	-	-	-	-	19	-	-	-	-
Laverlochère (p.m. 106.5) – Laverlochere (Mile 106.5)												
Nourriture pour les animaux – Feed	-	-	1	-	-	-	5	-	34	-	21	-
Produits de manufacture – Mill Products	2	-	5	-	4	-	12	-	16	-	5	-
Effets agriculturels – Agricultural Implements	1	-	4	-	2	-	1	-	1	-	4	1
Tracteurs – Tractors	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	2	-
Huile – Oil	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Réservoirs – Tanks	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-
Machinerie – Machinery	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-
Grain	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1	-
Bois – Lumber	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ciment – Cement	2	-	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Pulpe de betterave – Beet Pulp	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Charbon – Coal	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lait – Milk	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Pommes de terre – Potatoes	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Babeurre Buttermilk	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
Angliers (p.m. 116.9) – Angliers (Mile 116.9)												
Huile – Oil	7	-	4	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Machinerie – Machinery	2	-	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-
Pièces électriques – Electrical Parts	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bois – Lumber	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Bateaux – Boats	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
TOTAL	214	3	226	5	237	-	240	22	259	2	222	4

APPENDICE D – APPENDIX D

L'ÉTAT DES "PERTES RÉELLES" – STATEMENT OF "ACTUAL LOSS"

Chemin de fer	:	Canadien Pacifique Limitée –	Railway	:	Canadian Pacific Limited
Subdivisions	:	Témiscaming ET Ville Marie –	Subdivisions	:	Témiscaming AND Ville Marie
Entre	:	Gendreau et Angliers ET Gaboury et Ville-Marie –	Between	:	Gendreau and Angliers AND Gaboury and Ville-Marie
Points milliaires	:	47.9 et 116.9 0.0 et 7.7 –	Mileages	:	47.9 and 116.9 0.0 and 7.7

	1974 par le Comite des transports par chemin de fer – Railway Transport Committee			1975 par le Comite des transports par chemin de fer – Railway Transport Committee			1976 par le Comite des transport par chemin de fer – Railway Transport Committee		
	Montants soumis par la compagnie– Company Submission $	Montants écartés– Disallowances $	Montants arrêtés– Determination $	Montants soumis par la compagnie– Company Submission $	Montants écartés– Disallowances $	Montants arrêtés– Determination $	Montants soumis par la compagnie– Company Submission $	Montants écartés– Disallowances $	Montants arrêtés– Determination $
Frais de Catégorie I: – Category I Costs:									
Salaire du personnel roulant (sur la ligne) – Train Crew Wages (on-line)	13,541	-	13,541	16,555	-	16,555	21,999	-	21,999
Carburant (sur la ligne) – Fuel (on-line)	3,191	-	3,191	3,746	-	3,746	5,597	-	5,597
Taxes foncières (sur la ligne) – Property Taxes (on-line)	2,745	-	2,745	2,028	-	2,028	2,507	-	2,507
Entretien de voie (sur la ligne) – Roadway Maintenance (on-line)	122,029	-	122,029	131,926	-	131,926	214,755	-	214,755
Amortissement de voie (sur la ligne) – Roadway Depreciation (on-line)	84,303	-	84,303	84,143	-	84,143	85,750	-	85,750
Location de matériel – Equipment Rental	26,266	-	26,266	32,132	-	32,132	34,571	-	34,571
Total I	252,075	-	252,075	270,530	-	270,530	365,179	-	365,179
Frais de Catégorie II: – Category II Costs:									
Entretien et amortissement – Maintenance & Depreciation									
- Locomotives et wagons – Locomotives & Freight Cars	39,568	-	39,568	52,829	-	52,829	58,352	-	58,352
- voies (hors réseau) – Roadway (off-line)	10,408	-	10,408	13,282	-	13,282	12,853	-	12,853

APPENDICE D - APPENDIX D (Cont'd)

	1974 par le Comite des transports par chemin de fer - Railway Transport Committee			1975 par le Comite des transports par chemin de fer - Railway Transport Committee			1976 par le Comite des transport par chemin de fer - Railway Transport Committee		
	Montants soumis par la compagnie- Company Submission $	Montants écartés- Disallowances $	Montants arrêtés- Determination $	Montants soumis par la compagnie- Company Submission $	Montants écartés- Disallowances $	Montants arrêtés- Determination $	Montants soumis par la compagnie- Company Submission $	Montants écartés- Disallowances $	Montants arrêtés- Determination $
Frais de Catégorie II: - Category II Costs: (Cont'd)									
Exploitation, entretien et amortissement - Operation, Maintenance & Depreciation									
- dispatching et signaux - Dispatching & Signals	13,672	-	13,672	16,248	-	16,248	23,632	-	23,632
Autres dépenses des trains - Train Other Expenses									
- nettoyage, entretien, lubrification, etc. - Cleaning, Servicing, Lubrication, etc.	10,402	-	10,402	13,902	-	13,902	15,705	-	15,705
Frais généraux de transport - General Transportation Expenses									
- fourniture de gare de triage, de trains et de locomotives, protection de passage à niveau, perte et endommagement - Yard, train & locomotive supplies, crossing protection, freight claims	25,569	-	25,569	27,933	-	27,933	32,708	-	32,708
Carburant (hors réseau) - Fuel (off-line)	15,386	-	15,386	18,669	-	18,669	21,585	-	21,585
Salaire du personnel roulant (hors réseau) - Train Crew Wages (off-line)	37,906	-	37,906	45,941	-	45,941	53,617	-	53,617
Salaire des employés des gares et dépenses (hors réseau) - Station Employees & Expenses (off-line)	10,912	-	10,912	13,148	-	13,148	12,052	-	12,052
Portes pour le grain - Grain Doors	65	-	65	-	-	-	363	-	363
Divers - Miscellaneous	41	-	41	41	-	41	-	-	-
Total II	163,929	-	163,929	201,993	-	201,993	230,867	-	230,867

APPENDICE D – APPENDIX D (Cont'd)

	1974 par le Comite des transports par chemin de fer – Railway Transport Committee			1975 par le Comite des transports par chemin de fer – Railway Transport Committee			1976 par le Comite des transport par chemin de fer – Railway Transport Committee		
	Montants soumis par la compagnie– Company Submission $	Montants écartés– Disallowances $	Montants arrêtés– Determination $	Montants soumis par la compagnie– Company Submission $	Montants écartés– Disallowances $	Montants arrêtés– Determination $	Montants soumis par la compagnie– Company Submission $	Montants écartés– Disallowances $	Montants arrêtés– Determination $
Frais de Catégorie III: – Category III Costs:									
Entretien et amortissement – Maintenance & Depreciation									
- bâtiments, stations génératrices et matériel de travaux – Buildings, Power Plant and Work Equipment	9,068	-	9,068	11,166	-	11,166	17,623	-	17,623
Exploitation, entretien et amortissement – Operation, Maintenance & Depreciation									
- communications – Communications	2,782	-	2,782	3,973	746 (b)	3,227	5,913	845 (b)	5,068
Trafic - fret – Traffic - Freight	4,808	-	4,808	7,589	-	7,589	6,048	-	6,048
Administration en général – General Administration	13,230	-	13,230	23,211	7,032 (b)	16,179	29,920	7,988 (b)	21,932
Pensions et assurance-chômage – Pensions & Unemployment Insurance	34,517	-	34,517	47,513	917 (c)	46,596	70,678	1,495 (c)	69,183
Taxes, assurances, au service de la compagnie – Taxes, Insurance, On Company Service	11,078	-	11,078	13,954	209 (b)	13,745	18,480	291 (b)(c)	18,189
Surintendance – Superintendence	37,669	-	37,669	46,157	-	46,157	61,505	-	61,505
Coût d'établissement des frais – Cost of Costing	-	-	-	-	-	-	2,363	2,363 (d)	-
Total III	113,152	-	113,152	153,563	8,904	144,659	212,530	12,982	199,548
Catégorie IV - Coût du capital: – Category IV Cost of Capital:									
Locomotives et wagons – Locomotives & Freight Cars	8,946	-	8,946	13,337	-	13,337	14,311	-	14,311
Installation de voies – Road Property	168,266	45,049 (a)	123,217	107,509	14,197 (a)	93,312	100,548	19,985 (a)	80,563

APPENDICE D – APPENDIX D (Cont'd)

	1974 par le Comite des transports par chemin de fer – Railway Transport Committee			1975 par le Comite des transports par chemin de fer – Railway Transport Committee			1976 par le Comite des transport par chemin de fer – Railway Transport Committee		
	Montants soumis par la compagnie– Company Submission $	Montants écartés– Disallowances $	Montants arrêtés– Determination $	Montants soumis par la compagnie– Company Submission $	Montants écartes– Disallowances $	Montants arrêtes– Determination $	Montants soumis par la compagnie– Company Submission $	Montants écartés– Disallowances $	Montants arrêtés– Determination $
Catégorie IV - Coût du capital: – Category IV Cost of Capital: (Cont'd)									
Gares, ateliers, signaux, stations génératrices, machines et matériel de travaux – Stations, Shops, Signals Power Plant, Machinery, & Work Equipment	6,492	-	6,492	8,381	41 (b)	8,340	10,815	43 (b)	10,772
Au service de la compagnie – On Company Service	884	-	884	1,075	11 (b)	1,064	1,301	17 (b)(c)	1,284
Total IV	184,588	45,049	139,539	130,302	14,249	116,053	126,975	20,045	106,930
TOTAL DES FRAIS – TOTAL COSTS	713,744	45,049	668,695	756,388	23,153	733,235	935,551	33,027	902,524
RECETTES – REVENUES	370,194	-	370,194	440,125	-	440,125	488,604	-	488,604
"PERTES REELLES" – "ACTUAL LOSS"	343,550	45,049	298,501	316,263	23,153	293,110	446,947	33,027	413,920

Voir renvois à la page suivante –
For footnotes see following page.

RENVOIS DE:
L'ÉTAT DES "PERTES RÉELLES"

Chemin de fer	:	Canadien Pacifique Limitée	
Subdivisions	:	Témiscaming ET Ville Marie	
Entre	:	Gendreau et Angliers ET Gaboury et Ville-Marie	
Points milliaires	:	47.9 et 116.9	0.0 et 7.7

1974 1975 1976

Les lettres figurant entre parenthèses après les chiffres de la colonne des frais rejetés de l'état des pertes réelles indiquent que les rejets sont fondés sur une ou plusieurs des raisons suivantes:

(a) Ces rejets découlent de redressements apportés aux divers facteurs qui pris ensemble déterminent la valeur de récupération utilisée comme base dans le calcul du coût du capital.

(b) Le Comité a réduit au maximum permis les facteurs de variation des coûts unitaires.

(c) Il existe des cas où les frais sont exprimés en pourcentage d'autres frais, et lorsque le Comité a rejeté ces autres frais, il s'ensuit que les frais exprimés en pourcentage doivent être réduits dans la même proportion.

(d) Le Comité est d'avis que ces frais ne sont pas évitables dans le cas de l'abandon; ils ont donc été rejetés.

FOOTNOTES TO:
STATEMENT OF "ACTUAL LOSS"

Railway	:	Canadian Pacific Limited	
Subdivisions	:	Témiscaming AND Ville Marie	
Between	:	Gendreau and Angliers AND Gaboury and Ville-Marie	
Mileages	:	47.9 and 116.9	0.0 and 7.7

1974 1975 1976

The letters appearing in brackets after the figures in the disallowance column in the Statement of "Actual Loss" indicate that such disallowances are based on one or more of the following reasons:

(a) These disallowances stem from adjustments to the various factors which together determine the salvage which is used as the basis for cost of capital.

(b) The Committee has reduced variability factors as contained in the unit costs to the maximum allowable.

(c) There are instances in which costs are expressed as ratios of other costs, and whenever the Committee has made disallowances in such other costs, consequential reductions are necessarily made to costs expressed as ratios.

(d) The Committee is of the opinion that these costs are not avoidable with the abandonment of this line, therefore disallowances have been made accordingly.

APPENDICE D – APPENDIX D

L'ÉTAT DES "PERTES RÉELLES" – STATEMENT OF "ACTUAL LOSS"

Chemin de fer	:	Canadien Pacifique Limitée –	Railway	:	Canadian Pacific Limited
Subdivisions	:	Témiscaming ET Ville Marie –	Subdivisions	:	Témiscaming AND Ville Marie
Entre	:	Gendreau et Angliers ET Gaboury et Ville-Marie –	Between	:	Gendreau and Angliers AND Gaboury and Ville-Marie
Points milliaires	:	47.9 et 116.9 0.0 et 7.7 –	Mileages	:	47.9 and 116.9 0.0 and 7.7

	1974 par le Comite des transports par chemin de fer – Railway Transport Committee		
	Montants soumis par la compagnie – Company Submission $	Montants écartes – Disallowances $	Montants arrêtes – Determination $
Frais de Catégorie I: – Category I Costs:			
Salaire du personnel roulant (sur la ligne) – Train Crew Wages (on-line)	20,851	-	20,851
Carburant (sur la ligne) – Fuel (online)	4,756	-	4,756
Taxes foncières (sur la ligne) – Property Taxes (on-line)	2,338	-	2,338
Entretien de voie (sur la ligne) – Roadway Maintenance (on-line)	180,601	-	180,601
Amortissement de voie (sur la ligne) – Roadway Depreciation (on-line)	85,006	-	85,006
Location de matériel – Equipment Rental	34,769	-	34,769
Total II	328,321	-	328,321
Frais de Catégorie II: – Category II Costs:			
Entretien et amortissement – Maintenance & Depreciation			
- Locomotives et wagons – Locomotives & Freight Cars	52,712	-	52,712
- voies (hors réseau) – Roadway (off-line)	13,776	-	13,776
Exploitation, entretien et amortissement – Operation, Maintenance & Depreciation			
- dispatching et signaux – Dispatching & Signals	23,699	-	23,699
Autres dépenses des trains – Train Other Expenses			
- nettoyage, entretien, lubrification, etc. – Cleaning, Servicing, Lubrication, etc.	13,709	-	13,709
Frais généraux de transport – General Transportation Expenses			
- fourniture de gare de triage, de trains et de locomotives, protection de passage à niveau, perte et endommagement – Yard, train & locomotive supplies, crossing protection, freight claims	31,028	-	31,028
Carburant (hors réseau) – Fuel (off-line)	24,642	-	24,642
Salaire du personnel roulant (hors réseau) – Train Crew Wages (off-line)	57,118	-	57,118
Salaire des employés des gares et dépenses (hors réseau) – Station Employees & Expenses (off-line)	11,683	-	11,683
Portes pour le grain – Grain Doors	885	-	885
Divers – Miscellaneous	96	-	96
Total II	229,348	-	229,348

APPENDICE D – APPENDIX D (Cont'd)

	1974		
		par le Comite des transports par chemin de fer – Railway Transport Committee	
	Montants soumis par la compagnie – Company Submission $	Montants écartés – Disallowances $	Montants arrêtés – Determination $
Frais de Catégorie III: – Category III Costs:			
Entretien et amortissement – Maintenance & Depreciation			
- bâtiments, stations génératrices et materiel de travaux – Buildings, Power Plant and Work Equipment	16,637	-	16,637
Exploitation, entretien et amortissement – Operation, Maintenance & Depreciation			
- communications – Communications	5,220	746(a)	4,474
Trafic fret – Traffic - Freight	5,803	-	5,803
Administration en général – General Administration	27,386	7,312(a)	20,074
Pensions et assurance- chômage – Pensions & Unemployment Insurance	62,200	1,057(b)	61,143
Taxes, assurances, au service de la compagnie – Taxes, Insurance, On Company Service	17,443	227(a)(b)	17,216
Surintendance – Superintendence	53,747	-	53,747
Total III	188,436	9,342	179,094
Catégorie IV - Coût du capital: – Category IV Cost of Capital:			
Locomotives et wagons – Locomotives & Freight Cars	11,354	-	11,354
Installation de voies – Road Property	63,762	12,556(c)	51,206
Gares, ateliers, signaux, stations génératrices, machines et matériel de travaux – Stations, Shops, Signals Power Plant, Machinery, & Work Equipment	9,929	40(a)	9,889
Au service de la compagnie – On Company Service	1,216	12(a)(b)	1,204
Total IV	86,261	12,608	73,653
TOTAL DES FRAIS – TOTAL COSTS	832,366	21,950	810,416
RECETTES – REVENUES	534,515	-	534,515
"PERTES REELLES" – "ACTUAL LOSS"	297,851	21,950	275,901

Voir renvois à la page suivante –
For footnotes see following page.

*Estimation –
*Estimated

RENVOIS DE:
L'ÉTAT DES "PERTES RÉELLES"

Chemin de fer	: Canadien Pacifique Limitée	
Subdivisions	: Témiscaming	Ville Marie
Entre	: Gendreau et Angliers et	Gaboury et Ville-Marie
Points milliaires	: 47.9 et 116.9	0.0 et 7.7

1977

Les lettres figurant entre parenthèses après les chiffres de la colonne des frais rejetés de l'état des pertes réelles indiquent que ces rejets sont fondés sur une ou plusieurs des raisons exposées ci-après:

a) Le Comité a réduit au maximum permis les facteurs de variation des coûts unitaires.

b) Il existe des cas où les frais sont exprimés en pourcentage d'autres frais, et lorsque le Comité a rejeté ces autres frais, il s'ensuit que les frais exprimés en pourcentage doivent être réduits dans la même proportion.

c) Ces rejets découlent de redressements apportés aux divers facteurs qui pris ensemble déterminent la valeur de récupération utilisée comme base de calcul du coût du capital.

* Estimation

FOOTNOTES TO:
STATEMENT OF "ACTUAL LOSS"

Railway	: Canadian Pacific	
Subdivisions	: Temiscaming	Ville Marie
Between	: Gendreau and Angliers and	Gaboury and Ville-Marie
Mileages	: 47.9 and 116.9	0.0 and 7.7

1977

The letters appearing in brackets after the figures in the disallowance column in the Statement of "Actual Loss" indicate that such disallowances are based on one or more of the following reasons:

a) The Committee has reduced variability factors as contained in the unit costs to the maximum allowable.

b) There are instances in which costs are expressed as ratios of other costs, and whenever the Committee has made disallowances in such other costs, consequential reductions are necessarily made to the costs expressed as ratios.

c) These disallowances stem from adjustments to the various factors which together determine the salvage value which is used as the basis for calculating cost of captial.

* Estimated

Relative à l'article 328 de la Loi sur les chemins de fer;

et

Relative à l'examen et à la révision de la Classification uniforme des comptes prescrite aux chemins de fer par le Comité des transports par chemin de fer, sous réserve de la Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, c. R-2, telle que modifiée.

Répertorié: Re Classification uniforme des comptes

Comité des transports par chemin de fer: L'honorable E.J. Benson (président), Y. Dubé (vice-président), J.T. Gray, c.r., D.H. Jones, c.r. et J.G. Drainville.

Date de la décision: le 1er novembre 1980
Dossier n°: 45464.2.6.

Transport par chemin de fer - Classification uniforme des comptes - Examen et révision - Proposition de classification uniforme des comptes - Comptabilité et établissement du prix de revient - Questions administratives et autres - Modifications.

La Classification uniforme des comptes (CUC) renferme les instructions comptables et le cadre de classification des comptes devant être appliqués par toutes les compagnies de chemin de fer régies par la Commission canadienne des transports (C.C.T.). Conformément au paragraphe 328(7) de la Loi sur les chemins de fer, *la CUC a été modifiée à plusieurs reprises. En février 1977, le* décret C.P. 1977-234 *a été promulgué exigeant que la Commission canadienne des transports entreprenne une evaluation de la CUC en vertu de l'article 50 de la* Loi nationale sur les transports. *Le Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) a mandaté la firme, Peat, Marwick et Associés, pour effectuer une étude approfondie de la CUC et des registres comptables afférents. Ces derniers proposèrent de modifier la CUC tout en respectant les principes de comptabilité généralement reconnus au Canada (P.C.G.R.). Le Comité a donc décidé que la CUC devrait être modifiée en fonction de la CUC proposée, sous réserve des changements mentionnés dans la section intitulée "Problèmes et conclusions" de la présente décision.*

In the matter of Section 328 of the Railway Act;

- and -

In the matter of a Review and Revision of the Uniform Classification of Accounts prescribed by the Railway Transport Committee for use by railway companies, subject to the Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, as amended.

Indexed as: Re Uniform Classification of Accounts

Railway Transport Committee: The Honourable E.J. Benson (Chairman), Y. Dubé, Vice-President, J.T. Gray, Q.C., D.H. Jones, Q.C. and J.G. Drainville.

Date of Decision: November 1, 1980
File No.: 45464.2.6

Railway transport - Uniform Classification of Accounts - Review and revision - Proposed Uniform Classification of Accounts -Accounting and costing-related issues - Administrative and other issues - Modifications.

The Uniform Classification of Account (UCA) provides accounting instructions and a framework of accounts prescribed for railway activities subject to the jurisdiction of the Canadian Transport Commission (C.T.C.). In accordance with ss. 328(7) of the Railway Act, *the UCA has been amended from time to time. In February of 1977,* P.C. 1977-234 *was issued requiring the Canadian Transport Commission under s. 50 of the* National Transportation Act *to undertake a review of the Uniform Classification of Accounts. The Railway Transport Committee (R.T.C.) retained a firm of consultants, Peat, Marwick and Partners to carry out an extensive study of the UCA and Related Railway Records and to recommend revisions. In the resulting proposed UCA the accounting principles to be followed are accounting principles generally accepted in Canada (G.A.A.P.). The Committee decided that the UCA should incorporate changes as contained in the proposed UCA, subject to modifications as set out in the Issues and Findings section of this Decision.*

A) Comptabilité et établissement du prix de revient

Comptes de bilan

Il s'agit de déterminer si les comptes de bilan de la CUC proposée traduisent et reflètent adéquatement les éléments d'actif et de passif, en conformité avec les principes comptables généralement reconnus et de manière à satisfaire aux exigences du Comité. L'un des grands points de la controverse est de savoir s'il est possible de tirer de l'information contenue dans le bilan proposé les données nécessaires à la détermination du coût du capital. À ce sujet, le Comité ne peut rendre une décision finale. Eu égard à la suffisance de l'information fournie par la CUC pour déterminer le coût du capital il juge que des recherches approfondies s'avèrent nécessaires. Entretemps, les chemins de fer devront tenir des registres détaillés et recueillir de l'information supplémentaire sur les transactions et les soldes touchant des apparentés (tels que définis dans la CUC révisée).

Comptabilisation du remplacement planifié des éléments de la voie

La pratique prévue par la CUC en vertu de laquelle les matériaux étaient imputés au capital, tandis que le coût de la main d'oeuvre et les autres frais étaient imputés aux dépenses, fut considérée par le Comité comme une divergence par rapport aux pratiques comptables normales. Le Comité juge que ce problème comptable pourrait être examiné de façon plus valable lors d'une enquête approfondie sur le coût du capital.

Dons et subventions

Le Comité a approuvé une des modifications suggérées visant à étendre les dispositions portant sur la tenue de livres pour qu'elles couvrent les dons et subventions en capital reçus avant l'entrée en vigueur de la CUC révisée. En outre, le Comité a décidé que les transporteurs devront tenir des registres d'information adéquats sur la provenance, l'usage et le montant crédité au revenu de chaque don et subvention. En ce qui a trait à la comptabilisation des dons et subventions reçus avant l'entrée en vigueur de la CUC révisée à titre de passif à long terme plutôt que comme surplus d'apport, le Comité a déclaré que la question qui se posait était de savoir si la retenue de ces montants par les chemins de fer était plus probable

A) Accounting and Costing-Related Issues

Balance Sheet Accounts

The Committee must decide whether the balance sheet accounts, in the proposed UCA, provide adequate provision or reflection of railway assets and liabilities in conformity with G.A.A.P. and for the purposes of the Committee. A major point of controversy is whether the necessary input to the cost of capital determination could be obtained from the proposed balance sheet information. On this matter, the Committee could not reach a final decision. Further research regarding the adequacy of the information supplied by the UCA for the cost of capital determination was necessary. In the interim, the Railways were directed to keep detailed records and supplementary information in respect of transactions and balances with Related Parties, (as defined in the revised UCA).

Accounting for Programmed Replacement of Track Structure

The practice under the UCA, in which materials were charged to capital while labour and other costs were charged to expense, was considered by the Committee to be a departure from normal accounting practice. The Committee considers that this accounting issue could be more appropriately examined during a full investigation.

Donations and Grants

The Committee approved a suggestion that the record keeping provisions be extended to cover capital donations and grants made before the implementation of the revised UCA. Furthermore, the Committee decided that carriers must maintain records which contain adequate information as to the source, the purpose and the amount credited to income of each donation or grant. In regard to a third suggestion that capital donations and grants received before the coming into force of the revised UCA be accounted for as non-current liabilities, rather than as contributed surplus, the Committee stated that the question to be resolved here was whether retention of these amounts by the Railways was more likely than

que leur remboursement en vertu de l'article 100 de la Loi sur les chemins de fer. *Le Comité a considéré que la solution de la retenue était la plus probable et, en conséquence, a ordonné que ces montants soient comptabilisés en tant que surplus d'apport.*

repayment under s. 100 of the Railway Act. *The Committee considered retention the more likely alternative and, therefore, directed that these amounts be accounted for as contributed surplus.*

Comptabilisation du revenu de transport de marchandises

Cette comptabilisation se révèle fort importante pour l'évaluation des résultats d'exploitation des chemins de fer. Le revenu du transport de marchandises devrait être comptabilisé au terme du mouvement des marchandises. Les coûts afférents aux mouvements de marchandises inachevés devraient être reportés.

Freight Revenue Recognition

The accounting recognition of freight revenue was identified as very important in measuring railway operating results. Freight revenue should be recognized on completion of movements. Costs associated with incompleted movements were to be deferred.

Soldes existants des comptes de biens

Le Comité a emis l'opinion que les soldes concernant les comptes "Autre matériel de la voie", "Systèmes de communication et Signaux" pouvaient être répartis entre les catégories de la CUC révisée. Une proposition visant l'établissement des calendriers pour la répartition des montants versés à des sous-comptes provisoires et pour l'utilisation de l'information géographique détaillée a été renvoyée au Comité de la mise en vigueur et au Comité des centres de coûts géographiques respectivement.

Existing Balances in Property Accounts

The Committee was of the opinion that the balances relating to Other Track Material, Communications Systems and Signals could be allocated to revised UCA categories. A proposal to set timetables for the allocation of amount held in interim sub-accounts and for the implementation of detailed geographic information was referred to an Implementation Committee and a Geographic Cost Centre Committee, respectively.

Problèmes d'amortissement

Le Comité s'est dit d'accord que la CUC révisée indique le traitement comptable des transactions comportant des profits et pertes à l'aliénation de tous les éléments d'actif d'une classe.

Depreciation Matters

The Committee agreed that the revised UCA should specify the correct accounting treatment for the transactions involving a profit or loss on the disposal of all assets in a class.

Centres de coûts géographiques

Le C.T.C.F. a créé un comité des centres de coûts géographiques qui établira les critères de conception de centres de coûts géographiques pour les réseaux CN, CP et VIA.

Geographic Cost Centres

A Geographic Cost Centre Committee was established to develop criteria for the design of geographic cost centres for the CN, CP and VIA systems.

Amortissement de la voie et des infrastructures par centre de coûts

Il convient d'établir des taux d'amortissement distincts pour chaque classe d'éléments d'actif. Le Comité conclut qu'il ne serait pas avantageux d'inscrire les frais d'amortissement et l'amortissement accumulé sur les placements dans des comptes de propriété de la voie et des infra-

Depreciation of Way and Structures by Cost Centre

Separate depreciation rates should be established for each category of asset. The Committee found that it would be impractical to record depreciation charges and accumulated depreciation on investment in Way and Structures property accounts by geographic cost centre, as proposed by

structures par centre de coûts géographiques, tel que proposé par les coopératives. Cette question sera étudiée à fond lorsque le système de centre des coûts sera plus avancé.

Répartition des wagons de marchandises par catégories

Eu égard aux placements en wagons de marchandises et à leur amortissement, la CUC proposée a retenu les wagons couverts normaux de 40 pieds comme groupe distinct aux fins d'amortissement. Cette mesure apportera une solution aux principaux problèmes reliés à l'évaluation des coûts des flottes servant au transport des céréales.

B) Questions administratives et autres

Confidentialité des données

Eu vertu de la Loi sur les chemins de fer, *le Comité détient un large pouvoir discrétionnaire quant à la divulgation des données. Eu égard à la divulgation d'information confidentielle au public, chaque cas sera analysé individuellement.*

Rapport annuel

Le Comité estime que les changements apportés à la CUC affectent le rapport annuel. Une révision s'impose. Quant aux renseignements confidentiels, une décision sera rendue ultérieurement.

Uniformité et respect

La question était de savoir si les dispositions de la CUC proposée étaient suffisamment rigoureuses pour que les transporteurs les appliquent et pour que la comptabilité soit uniforme entre transporteurs et d'année en année. Le Comité a besoin de suffisamment d'information pour être en mesure de promulguer des règlements sur les questions qui relèvent de sa compétence et de son autorité législatives. La CUC proposée permettrait aux transporteurs de tenir des systèmes de comptes distincts pour les dépenses qui ne peuvent être portées directement sur un compte de la CUC et pour les montants que les chemins de fer peuvent être obligés de ventiler pour en donner beaucoup de détails selon des critères que la CUC ne prévoit pas. Afin que les chemins de fer puissent satisfaire aux exigences du paragraphe 328(6) de la Loi sur les chemins de fer, *le Comité a conclu que les numéros de comptes de la CUC doivent être utilisés en tant que codes de première importance,*

the Pools. This matter will be studied when the system of geographic cost centres will be sufficiently developed.

Freight Car Categorization

With respect to freight car investment and depreciation, the proposed UCA isolated 40 foot standard box cars as a separate group for depreciation purposes. This would resolve most of the problems related to identifying the cost of grain fleets.

B) Administrative and Other Issues

Confidentiality of Data

Pursuant to the Railway Act, *the Committee holds a wide discretionary power as to disclosure of confidential data. Disclosure of confidential information to the public will vary from case to case.*

Annual Report

The Committee agreed that the changes to the UCA logically necessitated a revision to the Annual Report. A decision would be made as to which parts would be kept confidential.

Uniformity and Adherence

The issue was whether the provisions of the proposed UCA were sufficiently rigorous to ensure adherence by the carriers, uniformity of accounting between carriers and this from year to year. The Committee needs sufficient information to enable it to regulate such matters as may come within its legislative responsibilities and authority. The proposed UCA would allow carriers to maintain internal systems of accounts for expenses that cannot be recorded directly in a UCA account and amounts that the railways need to identify in considerable detail according to criteria not provided for in the UCA. The Committee found that in order that railways meet the requirement of s. 328(6) of the Railway Act, *UCA account numbers should be used as the codes of primary importance within the railways, at the level of disaggregation set out in the UCA. Carriers could further subdivide any of the UCA's prescribed accounts in accordance with*

au niveau de la ventilation établi par la CUC. Les transporteurs pourraient subdiviser n'importe quel des comptes prescrits de la CUC en fonction de leurs besoins, en autant qu'il soit possible de rattacher les données ainsi produites aux comptes de la CUC sans effectuer de répartitions. On n'a pas permis aux transporteurs d'utiliser leurs propres codes là où des numéros de comptes avaient été prescrits par la CUC. Lorsqu'il se produit des frais qui se répartissent entre plusieurs comptes de la CUC, on a permis de procéder à une répartition entre les comptes de la CUC suivant une formule raisonnable, seulement après consultation du Comité.

their needs providing that all resulting data could be related to the UCA accounts without the use of allocations. Carriers were not permitted to substitute their own coding systems where UCA account numbers had been prescribed. Where costs arose that fall into more than one UCA account, an allocation on some reasonable basis to the relevant UCA accounts was permitted, only after consultation with the Committee.

Indices des salaires et des prix

Le Comité constate le besoin d'indices des salaires et des prix, mais estime que la CUC ne devrait pas en prévoir le calcul.

Wage and Price Indices

The Committee recognized the need for wage and price indices, but found the UCA should not provide for them.

Séparation des coûts ferroviaires et non ferroviaires (frais généraux)

La CUC proposée demande aux transporteurs de conserver tous les renseignements ayant trait aux transactions intervenant entre les divisions du rail et toute autre division d'une société par actions dont la division du rail fait partie. Lorsque le chemin de fer fait partie d'une société plus vaste, les coûts reliés au personnel de gestion sans aucun rapport avec le rail doivent être exclus des comptes du chemin de fer. On comptabilisera dans les comptes du chemin de fer la portion équitable des coûts reliés au personnel de gestion de la société s'occupant partiellement du rail. Tous les coûts concernant le personnel de gestion participant pleinement aux activités du rail doivent être comptabilisés dans les comptes du rail. Lorsque ce personnel est temporairement affecté à des opérations autres que celles du rail, en exclura les coûts relatifs à ces affectations des comptes du rail. Lorsque des frais émanant des autres divisions de la société sont imputés à la division du rail, le transporteur prendra tous les renseignements justifiant ces frais avec suffisamment de détail.

Separation of Rail and Non-Rail Costs (Indirect Expenses)

The proposed UCA required carriers to maintain supporting data with respect to transactions between rail divisions and any other division of a corporation of which the rail division forms a part. When the Railway is a division of a larger corporate enterprise, costs related to corporate management personnel with no involvement in rail are to be excluded from the railway accounts. An equitable share of costs associated with corporate management personnel with a partial involvement in rail is to be included in the railway accounts. All costs associated with management personnel fully engaged in rail activities are to be included in the rail accounts. When such personnel are temporarily assigned to operations other than rail, the costs associated with the assignment are to be excluded from the rail accounts. When there are charges to a rail division from other corporate divisions, the carrier shall keep information, supporting these charges, in reasonable detail.

Mise en vigueur de la CUC révisée

Un comité de mise en vigueur a été constitué aux fins de faire l'étude d'une approche par étapes de la mise en application de la CUC révisée, de faire le recensement des problèmes d'application et de trouver des solutions à ces problèmes.

Implementation of Revised UCA

An Implementation Committee was established to consider a phased approach to implementation of the revised UCA, to identify implementation problems and to find solutions to these problems.

Jurisprudence citée

Cause des 21%, [1946-1948] C.C.T.
Révision de la cause des 21%, [1949-1950] C.C.T.
Cause de la base des taux et du taux de rendement, [1950-1954] C.C.T.
Cause des 17%, [1978] C.C.T.
Cause de l'impôt sur le revenu, [1979] C.C.T.

Décisions et ordonnances citées

Décret du Conseil C.P. 1977-234, daté de février 1977.
Ordonnance du C.T.C.F. n° R-6313, datée du 5 août 1969.

Lois citées

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 100, 325, 328(1), 328(6), 328(7), 331, 331.1, 335.
Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 3, 50.

Comparutions

G.P. Miller, c.r. et M. Gail MacDonald, pour Canadien Pacifique Limitée; T. Winton Toward, pour les Chemins de fer Nationaux du Canada; D.W. Burtnick, c.r., pour les Gouvernements des provinces de l'Alberta, de la Colombie- Britannique, du Manitoba, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Ontario, de l'Ile-du-Prince-Edouard et de Terre-Neuve; André Joli-Coeur, pour le Gouvernement du Québec; V.M. Stechishin, pour la Chambre de commerce de Winnipeg; Marshall Rothstein, c.r., pour l'Alberta Wheat Pool, la Manitoba Pool Elevators & la Saskatchewan Wheat Pool; J.K. Allen, pour VIA Rail Canada Inc.; J. Donal Howe, pour Transport 2000; Deana Silverstone, pour la Commission canadienne des transports.

Cases referred to

21 Percent Case, [1946-1948] C.T.C.
Review of the 21 Percent Case, [1949-1950] C.T.C.
Rate Base-Rate of Return Case, [1950-1954] C.T.C.
17 Percent Case, [1958] C.T.C.
Income Tax Case, [1979] C.T.C.

Decisions and Orders referred to

Order in Council P.C. 1977-234, dated February 1977.
R.T.C. Order No. R-6313, dated August 5, 1969.

Statutes referred to

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 100, 325, 328(1), 328(6), 328(7), 331, 331.1, 335.

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, ss. 3, 50.

Appearances

G.P. Miller, Q.C. and M. Gail MacDonald for Canadian Pacific Limited; T. Winton Toward for Canadian National Railways; D.W. Burtnick, Q.C., for The Governments of the Provinces of Alberta, British Columbia, Manitoba, New Brunswick, Newfoundland, Nova Scotia, Ontario and Prince Edward Island; André Joli-Coeur for The Government of Quebec; V.M. Stechishin for the Winnipeg Chamber of Commerce; Marshall Rothstein, Q.C., for The Alberta Wheat Pool, The Manitoba Pool Elevators and Saskatchewan Wheat Pool; J.K. Allen for VIA Rail Canada Inc.; J. Donal Howe for Transport 2000; Deana Silverstone for Canadian Transport Commission.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Préambule	745
Problèmes et Conclusions	754
A. Comptabilité et établissement du prix de revient	754
1. Comptes de bilan	754
2. Comptabilisation du remplacement planifié des éléments de la voie	761
3. Dons et subventions	765
4. Comptabilisation du revenu du transport de marchandises	771
5. Rénovations et transformations importantes	773
6. Soldes existants des comptes de biens	774
7. Problèmes d'amortissement	778
8. Centres de coûts géographiques	778
9. Amortissement de la voie et des infrastructure par centre de coûts	781
10. Répartition des wagons de marchandises par catégories	790
B. Questions administratives et autres	791
1. Confidentialité des données	791
2. Rapport annuel	796
3. Uniformité et respect	798
4. Indices des salaires et des prix	803
5. Séparation des coûts ferroviaires et non ferroviaires (frais généraux)	806
6. Témoignage de l'Association du Camionnage du Québec	808
7. Témoignage de la Chambre de commerce de Winnipeg	808
8. Mise en vigueur de la CUC révisée	810
Ordonnances à émettre	811

TABLE OF CONTENTS

	Page
Preamble	745
Issues and Findings	754
A. Accounting and Costing-Related Issues	754
1. Balance Sheet Accounts	754
2. Accounting for Programmed Replacements of Track Structure	761
3. Donations and Grants	765
4. Freight Revenue Recognition	771
5. Major Renewals and Conversions	773
6. Existing Balances in Property Accounts	774
7. Depreciation Matters	778
8. Geographic Cost Centres	778
9. Depreciation of Way and Structures by Cost Centre	781
10. Freight Car Categorization	790
B. Administrative and Other Issues	791
1. Confidentiality of Data	791
2. Annual Report	796
3. Uniformity and Adherence	798
4. Wage and Price Indices	803
5. Separation of Rail and Non-rail Costs (Indirect Expenses)	806
6. Evidence Submitted by l'Association du Camionnage du Québec	808
7. Evidence Submitted by Winnipeg Chamber of Commerce	808
8. Implementation of Revised UCA	810
Orders to Issue	811

DÉCISION

Entendue et examinée à Hull (Québec), du 17 au 20 mars 1980.

PRÉAMBULE

Introduction

La Classification uniforme des comptes (CUC) donne les instructions comptables et le cadre de classification des comptes devant être appliqués par toutes les compagnies de chemin de fer régies par la Commission canadienne des transports (C.C.T.). Les données contenues dans ces comptes ainsi que les statistiques d'exploitation constituent la majeure partie du système d'information à partir duquel la Commission exerce son mandat en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi nationale sur les transports*.

Rappel législatif

Conformément aux directives de la C.C.T. concernant les compagnies de chemin de fer qui relèvent de sa compétence, le paragraphe 328(1) de la *Loi sur les chemins de fer* prévoit la classification normalisée des comptes.

De plus, le paragraphe 328(7) stipule que:

> La Commission doit examiner et reviser selon les besoins la classification uniforme de la comptabilité, au moins tous les deux ans, afin de s'assurer que les compagnies de chemin de fer tiennent une comptabilité distincte:
>
> (a) de l'actif et des gains de leurs entreprises ferroviaires et non ferroviaires; et
>
> (b) de leurs activités classées par moyen de transport.

Historique

C'est la Commission des tranports du Canada, prédécesseur de la C.C.T., qui a institué la CUC en septembre 1955. Cette première CUC devait entrer en vigueur le 1er janvier 1956 pour les chemins de fer de l'actuelle classe I (Chemins

DECISION

Considered and heard at Hull, Quebec between March 17th and 20th, 1980.

PREAMBLE

Introduction

The Uniform Classification of Accounts (UCA) provides accounting instructions and a framework of accounts prescribed for railway activities subject to the jurisdiction of the Canadian Transport Commission (C.T.C.). The information contained in the accounts together with the operating statistics form the major part of the information data base used by the Commission in performing its statutory duties under the *Railway Act* and the *National Transportation Act*.

Legislative Background

Subsection 1 of Section 328 of the *Railway Act* provides for a uniform classification of accounts as prescribed by the C.T.C. for railways under its jurisdiction.

In addition, Subsection 7 thereof provides that:

> The Commission shall review and revise as necesary the UCA at intervals not longer than every two years, to ensure that railway companies maintain separate accounting:
>
> a) of the assets and earnings of their rail and non-rail enterprises; and
>
> b) of their operations by modes of transport.

History

The UCA was first issued in September 1955 by the Board of Transport Commissioners for Canada, the predecessor of the C.T.C.. This first UCA was prescribed effective January 1, 1956 for the existing Class I railways (Canadian

de fer Nationaux et le Canadien Pacifique de l'époque). Par la suite, on impose à toutes les autres compagnies de chemin de fer relevant de l'autorité législative du Parlement du Canada une classification sommaire des comptes à partir du 1er janvier 1957.

Il y eut ensuite une série de modifications qui furent incorporées à une version révisée de la CUC qui entra en vigueur le 1er janvier 1959. Cette version a été remaniée à son tour au moyen d'un certain nombre de modifications, mineures cependant, présentées dans les Circulaires comptables n° 8, 9, 10 et 11.

Exception faite des modifications susmentionnées, la version de 1959 de la CUC a été en vigueur pendant plus de vingt ans. Ce document ainsi que ces prédéceseurs étaient fondés sur le *Uniform System of Accounts for Railroad Companies*, classification remontant au début des années 1900 et instaurée par la *United States Interstate Commerce Commission*.

Motifs de la révision de la CUC

Bien qu'elle ait été modifiée à plusieurs reprises, la CUC n'a jamais fait l'objet d'une révision en profondeur.

Compte tenu des changements qui se sont produits dans les principes et les pratiques comptables, de l'adoption de nouvelles techniques et de nouvelles méthodes de gestion, et vu les initiatives de gouvernement fédéral, le Comité n'a eu d'autre choix que de se prononcer en faveur d'une révision exhaustive de la CUC.

Dans le premier volume de son rapport, la Commission Snavely recommande à la Commission canadienne des transports

> qu'elle fasse enquête pour établir si la Classification uniforme des comptes peut adéquatement servir de base aux calculs des coûts à des fins de réglementation.

Le Comité a fait savoir au ministre des Transports, à ce moment-là, qu'une révision complète du système d'établissement du prix de revient serait entreprise.

En février 1977, à la recommandation du ministre des Transports, le *décret C.P. 1977-234* a été promulgué exigeant que la Commission

National Railways and the Canadian Pacific Railway Company at that time). Subsequently, a condensed classification of accounts was prescribed for all other railway companies within the legislative authority of the Parliament of Canada, effective January 1, 1957.

There then followed a series of amendments which were incorporated into a revised version of the UCA which became effective January 1, 1959. This version, in turn, received a number of comparatively minor amendments which were documented in Accounting Circulars Nos. 8, 9, 10 and 11.

Apart from the above modifications, the 1959 version of the UCA was in effect for over twenty years. This document and its predecessors were based upon the Uniform System of Accounts for Railroad Companies, a classification of accounts dating back to the early 1900's and issued by the United States Interstate Commerce Commission.

Reasons for Revision of UCA

The UCA has been amended from time to time, but has never had a major revision.

It was evident to the Committee that changes in accounting principles and practices, introduction of new technology and management practices and new initiatives by the Federal Government necessitated a major review of the UCA.

The Snavely Commission's report Volume I, recommended that the Canadian Transport Commission:

> inquire into adequacy of Uniform Classification of Accounts as a basis for development of costs for regulatory purposes.

The Committee at that time indicated to the Minister of Transport that a comprehensive review of the costing system would be undertaken.

In February of 1977, on the recommendation of the Minister of Transport, *P.C. 1977-234* was issued requiring the Canadian Transport Com-

canadienne des transports entreprenne, en vertu de l'article 50 de la *Loi nationale sur les transports*, une évaluation de l'à-propos de *l'Ordonnance n° R-6313* concernant les frais y compris la Classification uniforme des comptes.

En juillet 1977, dans le cadre de son engagement global à l'étude du système d'établissement du prix de revient, le Comité définissait les attributions qui régiraient l'étude de la Classification uniforme des comptes et des registres connexes des compagnies de chemin de fer.

Les objectifs généraux des attributions consistaient principalement à définir la pertinence, l'utilité et les lacunes des données provenant de l'actuelle CUC et des autres registres des compagnies de chemin de fer, aux fins de la réglementation et, plus particulièrement, de l'évaluation des coûts.

Les attributions visaient également à assurer, particulièrement, le respect des principes et des pratiques comptables généralement reconnus; l'obtention de données financières précices permettant le degré voulu d'orientation des coûts; l'uniformité sur laquelle baser des comparaisons de coûts valables; des rapports pertinents entre les données sur le rendement et les coûts; l'utilité des changements apportés à la CUC pour l'amélioration de la comptabilité des compagnies de chemin de fer et de l'établissement du prix de revient reposant sur celle-ci.

Processus de révision

En décembre 1977, le Comité a demandé à un cabinet de conseillers en administration, Peat, Marwick et Associés, d'effectuer une étude approfondie de la CUC et des registres comptables afférents et de recommander des modifications à ces documents, conformément aux attributions résumées ci-dessus. Pour ce faire, Peat Marwick a rédigé une série de documents de travail provisoires renfermant les résultats de sa recherche et des recommandations quant aux changements à apporter, à diverses étapes du processus initial. La liste de ces rapports s'établit comme suit:

- Le premier rapport

mission under Section 50 of the *National Transportation Act* to undertake a review of the adequacy of Cost *Order R-6313*, including the Uniform Classification of Accounts.

In July 1977, as part of its overall commitment to a review of the costing system, the Committee prepared terms of reference for the Review of the Uniform Classification of Accounts and related Railway Records.

The broad objectives in the terms of reference were primarily directed to establishing the relevance, usefulness and deficiencies of data available from the present UCA and from other railway records for regulatory purposes and especially for cost determination.

Other specific objectives were: to conform to generally accepted accounting principles and practices; to provide accurate financial data which would allow the desired amount of cost orientation; to be uniform so that meaningful costs comparisons could be made; to ensure that output statistics adequately relate to costs, and to ensure the practicality of changes in the UCA re improvements in railway accounting and resultant costing.

Process of Revision

In December of 1977, the Committee retained a firm of consultants, Peat, Marwick and Partners to carry out an extensive study of the UCA and Related Railway Records and to recommend revisions, within the terms of reference summarized above. Peat Marwick's method of accomplishing this task was to provide a series of interim working documents in order to report findings and proposals for change at various stages throughout the development process. These included:

- The Inception Report

- Les besoins en information du Comité des transports par chemin de fer
- Les nouvelles orientations de la tarification du transport ferroviaire
- Rapport intérimaire n° 1: Besoins en information de la méthode des coûts en vigueur
- Rapport intérimaire n° 2: Considérations comptables
- Rapport intérimaire n° 2A: L'amortissement
- Rapport intérimaire n° 3: Plan détaillé d'une révision de la CUC.

Ces rapports ont été discutés au sein d'un comité technique constitué afin d'aider Peat Marwick à faire état des modifications qu'il était souhaitable d'apporter aux pratiques comptables et à repérer les problèmes susceptibles de se poser au moment de la mise en application de la CUC. Cette tribune a permis aux intéressés de faire connaître leurs vues avant l'étape des audiences officielles.

Le Comité technique, présidé par Peat Marwick, était composé de représentants des autorités et organismes suivants:

- C.C.T.: Comité des transports par chemin de fer et Service de recherche
- Compagnies de chemin de fer de catégorie I (CN, CP et VIA)
- Autres compagnies de chemin de fer
- Les provinces
- La Ligue canadienne du trafic industriel, à titre de correspondant

- Peat Marwick

Le Comité s'est réuni à six reprises. Les réunions, d'une durée de deux ou trois jours chacune, étaient des séances de travail intensives au cours desquelles les rapports intérimaires de Peat Marwick ont été analysés et discutés.

Le rapport final de Peat Marwick, présenté en juillet 1979, comprend deux volumes, le premier traitant sommairement de la mise au point d'une version révisée de la CUC, y compris des conclusions et des recommandations sur un certain nombre de questions importantes incluant les statistiques d'exploitation, le second étant la version révisée de la CUC.

- Informational Needs of the Railway Transport Committee
- New Directions in Rail Costings

- Interim Report No. 1 - Informational Needs of the Existing Cost Methods

- Interim Report No. 2 - Accounting Considerations
- Interim Report No. 2A - Depreciation

- Interim Report No. 3 - Outline Plan for the Revised UCA

The reports were discussed by a Technical Committee established to assist Peat Marwick in identifying desirable changes to accounting procedures and by identifying any problems that could be foreseen in the implementation of the revised UCA. A forum was created for interested parties to air their views prior to a formal hearing.

The Technical Committee was chaired by Peat Marwick and included representatives of the following organizations:

- C.T.C. - Railway Transport Committee and Research Branch.
- Class I Railways (CN, CP, and VIA).

- Other railways (Other than Class I).
- The Provinces
- The Canadian Industrial Traffic League, participating as a corresponding member.
- Peat Marwick

This Committee held six meetings which consisted of intensive workshop sessions, each of two or three days' duration, in which Peat Marwick's project reports were reviewed and debated.

The Peat Marwick Final Report, submitted in July 1979, consisted of two volumes, volume one summarizing the development of a revised UCA together with conclusions and recommendations on a number of major issues, including railway operating statistics, and volume two incorporating the proposed UCA itself.

Les séances de travail préalables aux audiences

Le Comité a organisé en octobre et en novembre 1979 des séances préalables aux audiences afin d'obtenir un accord aussi large que possible sur la nouvelle CUC proposée et relever les questions litigieuses à examiner au cours des audiences. Les participants étaient sensiblement les mêmes qui ont participé aux travaux du Comité technique.

Un représentant de Statistique Canada a participé aux séances portant sur les statistiques d'exploitation.

Un certain nombre de questions ont été réglées à la satisfaction de toutes les parties représentées aux séances de travail. Le règlement de certains problèmes a entraîné des modifications au rapport final de Peat Marwick qui ont été prises en compte dans "La CUC révisée proposée - version modifiée" en date de décembre 1979 (appelée la "CUC proposée" dans l'ensemble de cette décision pour des motifs de brièveté). Dans d'autres cas, les dispositions du rapport final ont été jugées acceptables et aucun changement n'a été effectué. Par contre, à certains endroits le libellé a été légèrement modifié. Le point de vue de Peat Marwick a été retenu là où il n'a pas été possible d'en arriver à un consensus.

Au cours des séances de travail, il n'a pas été possible de parvenir à un consensus sur les questions suivantes:

- La confidentialité
- Le rapport annuel
- Les comptes de bilan
- Les soldes courants des comptes de biens
- La comptabilisation des recettes provenant du transport de marchandises.

Ces questions ont été renvoyées à une audience du Comité des transports par chemin de fer.

Une conférence préalable aux audiences a été organisée à Hull (Québec) en décembre 1979 pour discuter de la procédure. Les audiences se sont déroulées ensuite en mars 1980.

Pre-Hearing Workshop

In order to achieve as much agreement as possible on the proposed UCA and to identify the items of contention for consideration at the Hearing, the Committee convened in October and November, 1979 a Pre-Hearing Workshop. The parties present at the Workshop were essentially the same parties who particpated in the Technical Committee.

A representative of Statistics Canada attended the sesssions in which operating statistics were discussed.

A number of issues were resolved in a way that was acceptable to all of the parties represented at the Workshop. The resolution of some issues involved changes to Peat Marwick's Final Report which were reflected in the "Proposed Revised UCA - Modified Version" of December 1979 (for convenience it is referred to throughout this Decision as the "proposed UCA"). In other cases, it was agreed that the provisions of the Final Report were acceptable, and no change was made. In addition, a number of minor wording changes were made. For those issues on which a consensus was not reached the proposed UCA reflected the position of Peat Marwick.

The Workshop was unable to reach a consensus on the following issues:

- Confidentiality
- Annual Report
- Balance sheet accounts
- Existing balances in property accounts
- Freight revenue recognition

These were referred to a Hearing of the Railway Transport Committee for resolution.

A Pre-Hearing Conference dealing with procedural matters was held in Hull, Quebec in December 1979 and the Hearing followed in March, 1980.

Modifications marquantes

La CUC proposée comprend tous les changements découlant des séances de travail préalables aux audiences. Ce document constitue la proposition de CUC présentée aux audiences.

Il diffère sous bien des rapports de la CUC en vigueur actuellement. L'intention des auteurs de la présente décision n'est pas de produire une énumération et une description complètes des différences entre les deux documents, ni d'expliquer à fond les motifs de chaque changement.

Les pratiques de comptabilité à respecter en vertu de la CUC proposée sont les principes de comptabilité généralement reconnus au Canada, sous réserve d'instructions particulières propres à la CUC. Le manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) est considéré comme une source d'information faisant autorité en matière de principes comptables généralement reconnus.

La CUC proposée contient la procédure suivant laquelle le Comité peut statuer sur:

- la possibilité d'appliquer aux compagnies de chemin de fer des recommandations de l'ICCA ayant trait à la modification des pratiques comptables; et

- le traitement indiqué des transactions qui n'est pas donné en suffisamment de détails dans le manuel de l'ICCA.

Voici quelques changements importants qui s'ajoutent aux points susmentionnés:

- la CUC proposée ne porte que sur les activités et les éléments d'actif rattachés au transport ferroviaire: le transport ferroviaire a été redéfini de façon à exclure le transport par exprès et les communications commerciales;

- la structure de la CUC proposée se rapproche davantage des pratiques comptables en usage;

- les comptes de charges sont ventilés en fonction de leurs composantes naturelles, c'est-à-dire la main-d'oeuvre, le matériel et autres;

Highlights of Changes

The proposed UCA incorporates all of the various changes resulting from the Pre-Hearing Workshop. This is the document introduced in evidence at the Hearing as the proposed UCA.

This document differs in many ways from the present UCA. A complete list and description of the various differences between the two documents is beyond the scope of this Decision, as is a full explanation of the reasons for each change.

In the proposed UCA the accounting principles to be followed, subject to specific instructions in the UCA itself, are accounting principles generally accepted in Canada. The Canadian Institute of Chartered Accountants (CICA) Handbook is recognized as the most authoritative source of information on generally accepted accounting principles.

The proposed UCA also contains procedures through which the Committee may rule on:

- the applicability to railways of recommendations by the CICA for changes in accounting practice; and

- the correct treatment of transactions not adequately covered by the CICA Handbook.

Apart from the above, some of the important changes are:

- the activities and assets covered by the proposed UCA are to be limited to those related to rail operations: rail operations have been redefined to exclude non-related operations such as express and commercial communications;

- the structure of the proposed UCA is more in keeping with modern accounting practice;

- all expense accounts are to be divided into their natural components consisting of labour, material and other;

- la CUC proposée inclurait les diverses statistiques d'exploitation utilisées dans l'analyse des coûts;

- la CUC proposée exigerait qu'un grand nombre de comptes soient comptabilisés par centre de coûts géographique;

- de nouveaux comptes ont été créés pour comptabiliser le coût des installations intermodales et leur coût d'exploitation;

- la comptabilité des dons et des subventions a subi plusieurs modifications. L'un des changements les plus importants a été la substitution de la méthode "du revenu" à la méthode "du capital";

- la CUC proposée contient des règles à suivre pour connaître l'exercice au cours duquel les revenus doivent être comptabilisés;

- l'organisation de la CUC proposée est plus logique du fait qu'elle prévoit quatre activités principales: exploitation de chemin de fer, matériel, voies et infrastructures et général;

- les principes comptables applicables aux baux ont été élargis pour tenir compte des dispositions prises par l'ICCA à ce sujet;

- en vertu de la CUC proposée, plusieurs changements seraient apportés à la comptabilisation de l'amortissement. La méthode des classes homogènes serait conservée pour le calcul de l'amortissement, mais les éléments d'actif servant de base à ce calcul seraient divisés en unités plus petites et plus homogènes grâce à l'adoption de nouveaux comptes de biens et de la division de certains comptes en sous-comptes et tableaux. La CUC proposée exigerait également l'inclusion de beaucoup plus de détails à l'inscription des frais d'amortissement et de l'amortissement accumulé. De plus, les taux d'amortissement seraient révisés à intervalles précis. La CUC actuellement en vigueur ne prévoit que trois comptes pour les dépenses en amortissement et trois comptes d'amortissement accu-

- the proposed UCA would include the various operating statistics used in cost analysis;

- the proposed UCA would require that a large number of accounts be recorded by geographic cost centre;

- new accounts have been created to record the cost of intermodal facilities and operations;

- the accounting for donations and grants has been changed in a number of ways. The most important one encompasses a change from the existing capital approach to the income approach;

- the proposed UCA includes rules which specify the time at which revenue is to be recognized;

- the proposed UCA has been arranged in a more logical manner by recognizing four major activities, Railway Operations, Equipment, Way and Structures and General;

- the accounting instruction relating to leases has been expanded to include the CICA's provisions on the subject;

- depreciation accounting would be changed in a number of ways under the proposed UCA. The group method of depreciation would be retained but the asset base on which depreciation is calculated would be broken down into smaller, more homogeneous units by the addition of more property accounts and the subdivision of certain accounts into subaccounts and schedules. The proposed UCA would also require depreciation charges and accumulated depreciation to be recorded in considerably more detail. In addition, depreciation rates would be reviewed at specified intervals. The present UCA provides only three accounts for depreciation charges and only three accounts for accumulated depreciation. The proposed UCA would provide full sets of accounts for depreciation and

mulé. La CUC proposée renferme une série complète de comptes de frais d'amortissement et d'amortissement accumulé correspondant aux comptes de biens;

- les comptes d'entretien et de réparation du matériel ont été répartis par type de travail et catégorie de matériel;

- le compte "Autres dépenses d'exploitation des trains", compte unique dans l'actuelle CUC, a été divisé en huit nouveaux comptes;

- en vertu de la CUC actuellement en vigueur, les taxes provinciales de vente sont comptabilisées dans un seul compte intitulé "Autres taxes sur les chemins de fer". La CUC proposée prévoit, comme principe général, que ces taxes soient imputées aux comptes dans lesquels les coûts du matériel ou des services faisant l'objet de ces taxes sont comptabilisés.

Les Audiences

Ainsi que nous l'avons déjà noté, cinq questions ont été soumises aux audiences à l'issue des séances de travail préalables. À la suite des séances de travail, le Comité a demandé à Peat Marwick d'effectuer des recherches d'appoint sur des points particuliers. Un certain nombre d'autres problèmes ont été soulevées par différentes parties participant aux audiences. Dans la présente décision, les questions soulevées ont été groupées comme suit pour en faciliter la présentation.

A. Comptabilité et établissement du prix de revient

1. Comptes de bilan
2. Comptabilisation du remplacement planifié des éléments de la voie
3. Dons et subventions
4. Comptabilisation du revenu du transport de marchandises
5. Rénovations et transformations importantes
6. Soldes existants des comptes de biens
7. Problèmes d'amortissement
8. Centres de coûts géographiques

accumulated depreciation paralleling the property accounts;

- the accounts for equipment maintenance and servicing have been broken out by type of work and by type of equipment;

- train Other Expenses, a single account in the existing UCA, has been divided into eight new accounts;

- under the present UCA, provincial sales taxes are recorded in a single account - Other Railway Taxes. The proposed UCA requires that as a general rule such taxes should be allocated to the accounts to which the related cost of materials and, in some cases, of services are charged.

The Hearing

As noted earlier, five issues were referred to the Hearing by the Pre-Hearing Workshop. Following the Workshop, the Committee requested additional research on selected issues by Peat Marwick. A number of other matters were raised by the parties appearing at the Hearing. In this Decision the issues have been arranged and grouped as follows for convenience of presentation:

A. Accounting and Costing-Related Issues

1. Balance Sheet Accounts
2. Accounting for Programmed Replacements of Track Structure
3. Donations and Grants
4. Freight Revenue Recognition
5. Major Renewals and Conversions
6. Existing Balances in Property Accounts
7. Depreciation Matters.
8. Geographic Cost Centres

9. Amortissement de la voie et des infrastructures par centre de coûts
10. Répartition des wagons de marchandises par catégories

B. Questions administratives et autres

1. Confidentialité des données
2. Rapport annuel
3. Uniformité et respect
4. Indices des salaires et des prix
5. Séparation des coûts ferroviaires et non ferroviaires (frais généraux)
6. Témoignage de l'Association du Camionnage du Québec
7. Témoignage de la Chambre de commerce de Winnipeg
8. Mise en vigueur de la CUC révisée

Aux audiences, ces questions ont été soulevées par Peat Marwick et suivies du témoignage des parties concernées. Les mémoires et les réfutations écrites ont été présentés en mai 1980.

Au cours des audiences, il est devenu évident que les modifications proposées par la nouvelle CUC entreraient en vigueur pendant que les activités normales des chemins de fer se poursuivaient, ce qui constituerait un processus compliqué et vraisemblablement onéreux. Le Comité a donc décidé de former un autre comité charge de la mise en application de la CUC proposée dont l'objet serait de minimiser les coûts et les difficultés de fonctionnement éventuels des compagnies de chemin de fer. Le Comité aurait pour tâche d'établir le calendrier de mise en application des conclusions que renferme la présente décision, sous réserve qu'il soit approuvé.

Pour des motifs du même ordre, un comité technique a été mis sur pied et chargé de formuler des recommandations sur le système proposé de centres de coûts géographiques.

Après avoir tenu compte des vues des différentes parties concernées, le Comité a décidé que la CUC (appelée ci- après la CUC révisée) serait modifiée en fonction de la CUC proposée, sous réserve des changements mentionnées dans la section intitulée "Problèmes et conclusions" du présent document décisionnel et des change-

9. Depreciation of Way and Structures by Cost Centre
10. Freight Car Categorization

B. Administrative and Other Issues

1. Confidentiality
2. Annual Report
3. Uniformity and Adherence
4. Wage/Price Indices
5. Separation of Rail and Non-rail Costs (Indirect Expenses)
6. Evidence Submitted by l'Association du Camionnage du Québec
7. Evidence Submitted by Winnipeg Chamber of Commerce
8. Implementation of Revised UCA

At the Hearing, these issues were introduced by Peat Marwick followed by the submissions of interested parties. Written arguments and rebuttals were submitted in May 1980.

During the course of the Hearing it became evident that the changes proposed for the new UCA would be made in context of the ongoing activities of the railways. This would be a complex and potentially expensive process. Recognizing this the Committee has decided that to minimize potential economic or operational hardships, a committee dealing with implementation would be formed. Its responsibility would be to formulate a schedule for implementing of the findings in this Decision subject to the final approval of the Committee.

For similar reasons a technical committee was established to make recommendations on the proposed system of geographic cost centres.

After considering the positions of the parties, the Committee has decided that the UCA (now referred to as the revised UCA) shall incorporate changes as contained in the proposed UCA, subject to modifications as set out in the Issues and Findings section of this Decision and also subject to modification after the reports of

ments qu'il pourrait être jugé opportun d'apporter après analyse des rapports des comités chargés d'étudier l'application et les centres de coûts géographiques.

Les conclusions précises du Comité sur chaque question sont énoncées dans les pages qui suivent de la présente décision.

PROBLÈMES ET CONCLUSIONS

A. COMPTABILITÉ ET ÉTABLISSEMENT DU PRIX DE REVIENT

1. Comptes de bilan

Historique

La structure et la teneur des comptes de bilan suscitent des controverses depuis longtemps pour un certain nombre de raisons, y compris le calcul du coût du capital pour l'établissement des taux de transport de marchandises, les abandons de lignes, la cessation de service et les demandes de subventions qui en résultent. Un problème majeur résulte du fait que les deux principales compagnies de chemin de fer de classe I, le CN et le CP, font partie de sociétés plus grandes ayant des fonctions ferroviaires et non ferroviaires groupées dans une même structure financière et ayant un seul plan comptable. Cette situation a depuis toujours soulevé des questions quant à l'évaluation de l'actif de base, aux éléments d'actif inertes, aux dons et subventions, à la ventilation de la capitalisation de la dette et de l'avoir, de même qu'au coût du capital attribuable aux éléments de trafic et de service individuels. Ces diverses questions ont été soulevées lors de toute une succession d'audiences et de commissions d'enquête depuis la Seconde Guerre mondiale, parmi lesquelles:

- le *cas du 21%* (1946 - 1948)
- révision du *cas du 21%* (1949 - 1950)
- la Commission Turgeon (1948 - 1951)
- le *cas de la base des taux et du taux de rendement* (1950 - 1954)
- le *cas du 17%* (1958)
- la Commission MacPherson (1959 -1961)

the Implementation and Geographic Cost Centre Committee have been evaluated.

Throughout the balance of this Decision the specific findings of the Committee on each matter are set out.

ISSUES AND FINDINGS

A. ACCOUNTING AND COSTING-RELATED ISSUES

1. Balance Sheet Accounts

Background

The structure and content of the balance sheet accounts has long been a controversial issue with respect to a number of matters, including calculation of the cost of capital for freight rate determinations, line abandonments and service discontinuance and subsequent subsidy claims. A problem of major proportion results from the fact that the two principal Class I railways, CN and CP, are both part of larger corporate entities which include both rail and non-rail functions under a single capital structure and chart of accounts. This has traditionally raised questions with respect to asset base valuation, inert assets, donations and grants, the apportionment of debt and equity funding as well as the cost of capital that may be attributed to individual traffic or service elements. These various issues have been raised at a succession of Hearings and Commissions of Inquiry since the Second World War, including:

- The *21 Percent Case* (1946-48);
- Review of the *21 Percent Case* (1949-50);
- The Turgeon Commission (1948-51);
- The *Rate Base-Rate of Return Case* (1950-54);
- The *17 Percent Case* (1958);
- The MacPherson Commission (1959-61);

- la *Loi nationale sur les transports* (1967) qui a mené à une enquête sur les coûts et à de nouveaux règlements en vertu de l'*Ordonnance n° R-6313*
- la Commission Snavely (1975 - 1976)
- le *cas de l'impôt sur le revenu*

Un aspect important de cette dernière décision a été la proposition du Comité d'établir une structure financière et un coût de capital distincts pour le CN.

Les problèmes soulevés lors des diverses audiences sont importants et très controversés; aussi, le Comité les traite-t-il de façon ordonnée, en examinant les grands points de chacun d'entre eux en toute objectivité. La *décision prise sur l'impôt sur le revenu* a réglé quelques-uns des problèmes les plus évidents, et les audiences dont il est fait état ci-dedans ont traité de la CUC. La CUC révisée constituera un apport important aux activités de réglementation envisagées dans la mesure où elles portent sur l'évaluation des coûts du transport ferroviaire en général et sur l'évaluation du coût en capital en particulier.

Position de Peat Marwick

Les conseillers se sont penchés sur un certain nombre d'options concernant la teneur et la structure de la CUC proposée. Les trois possibilités suivantes ont été retenues:

- inclure toutes les activitiés du conglomérat
- inclure toutes les activités concernant les chemins de fer
- exclure toutes les activités non ferroviaires et s'en tenir au compte rendu d'activités produisant des données sur l'exploitation des chemins de fer

Lors de l'évaluation des choix possibles, Peat Marwick a conclu que la législation en vigueur n'exerce pas une influence prépondérante sur le contenu de la CUC pour les chemins de fer. Il en résulte donc que ce sont les besoins en information du Comité qui en détermineront le contenu.

Par conséquent, il a recommandé que la CUC se limite à l'exploitation ferroviaire du ressort du Comité.

- The *National Transportation Act* (1967) which lead to a cost inquiry and new regulations under *Order No. R-6313*.
- The Snavely Commission (1975-76).
- The *Income Tax Case* (1979)

An important aspect of this latter Decision was the Committee's proposal to establish a separate capital structure and cost of capital for CN.

The issues raised at the various hearings are important and highly controversial matters and the Committee is pursuing them in an orderly manner, dealing with the major aspects of the problem on their own merit. The Decision in the *Income Tax Case* resolved some outstanding issues and the present Hearing dealt with the UCA. The revised UCA will provide a major input into contemplated regulatory activities as they pertain to railway costing in general and capital cost determination in particular.

Position of Peat Marwick

The consultants examined a number of options as to the content and structure of the proposed UCA. Options were narrowed down to three basic alternatives:

- include all conglomerate related activities
- include those activities which are related to rail
- exclude all non-rail activities and concentrate on reporting only activities which yield data on rail operations

In evaluating these alternatives Peat Marwick concluded that the existing legislation does not have an overriding influence on the content of a UCA for railways. As a result, it is the information needs of the Committee which should govern the content of a UCA.

As a result, they suggested that the scope of the UCA should be restricted to rail operations under the jurisdiction of the Committee.

Aussi, les comptes de passif et d'actif sont en conformité avec la conception globale d'un système comptable portant uniquement sur l'exploitation ferroviaire. Quant aux activités non ferroviaires, la CUC proposée contient les instructions suivantes:

> À cause de la diversité des activités hors-voie auxquelles le transporteur peut être amené à participer, on n'a pas jugé possible d'inclure dans la CUC la méthode de comptabilité de ces activités. Pour la comptabilité des activités hors-rail, le transporteur devrait utiliser des comptes qui se distinguent clairement des comptes CUC.
>
> La division du rail participera de temps en temps à des activités hors-rail qui entraîneront des opérations qui affecteront l'actif et le passif à court terme et, dans certains cas, temporairement, d'autres éléments d'actif et de passif. On utilisera les comptes de bilan CUC pour inscrire ces éléments d'actif et de passif.
>
> Lorsque des articles comme l'encaisse, les comptes-clients et les comptes-fournisseurs relèvent d'une trésorerie distincte et non de la division du rail, on n'utilisera pas les comptes CUC prescrits pour ces articles.

En réponse aux questions posées par les autres parties intéressées, Peat Marwick a déclaré que le bilan proposé ne contiendrait pas toute l'information voulue pour le calcul du coût du capital, surtout dans le cas de CN et de CP, qui sont des composantes ou des divisions d'entités commerciales plus importantes. Il a affirmé, par contre, qu'aucun bilan, pris individuellement, n'est suffisant à cette fin. Comme c'est le cas actuellement, on aura toujours besoin de renseignements supplémentaires. De plus, il rappelle que ses attributions ne prévoient pas la préparation d'information et de méthodes relatives au calcul du coût du capital.

Position de CN et de CP

Le CN et le CP étaient d'accord avec la formule proposée par Peat Marwick voulant que

Accordingly, the proposed asset and liability accounts are in conformity with the overall design of a system of accounts reflecting rail operations only. Concerning non-rail activities the following instructions are outlined in proposed UCA:

> Because of the variety of non-rail activities in which the carrier may become involved it is not considered feasible to include in this UCA the method of accounting for such activities. In accounting for non-rail activities the carrier should use accounts which are clearly distinguishable from the UCA accounts.
>
> The rail division will become involved from time to time in non-rail activities which will result in transactions which will affect current assets and current liabilities and, in some cases, on a temporary basis, other assets and liabilities. The UCA balance sheet accounts are to be used to record such assets and liabilities.
>
> When items such as cash, accounts receivable and accounts payable are the responsibility of a separate treasury function and not of the rail division the prescribed UCA accounts for such items will not be used.

Upon cross-examination by the Parties, Peat Marwick stated that the proposed balance sheet would not contain all the information required for cost of capital determination, especially in the case of CN and CP which form part or a division of a larger commercial entity. At the same time they maintained that no balance sheet on its own, or in isolation, is sufficient for such purposes. Supplementary information is, and always will be required. In addition, they stated that their terms of reference did not include development of information and methodology for cost of capital determinations.

Position of CN and CP

CN and CP were in agreement with Peat Marwick's approach in restricting the scope of

la CUC ne porte que sur l'exploitation ferroviaire canadienne. Ils ont déclaré que

> les chemins de fer reconnaissent que le bilan, tel qu'il apparaît quand on utilise la CUC ainsi qu'on le doit, ne peut pas permettre par lui-même de déterminer le coût du capital du chemin de fer; et
>
> la CUC a mis au point une formule de coût aux fins de réglementation des chemins de fer qui s'est avéré satisfaisant par rapport aux diverses exigences de la *Loi sur les chemins de fer* et on ne voit pas la nécessité de la modifier actuellement.

Pour appuyer leur point de vue, le CN et le CP rappellent la preuve présentée par Peat Marwick établissant qu'il n'avait pas pour mandat de mettre au point un système de comptes conçu pour produire toute l'information nécessaire au calcul du coût de capital.

Position des coopératives de mise en commun

Dans leur première présentation, les coopératives de mise en commun n'ont pas pris position sur les comptes de bilan. Leur témoignage sur la séparation des comptes des activités ferroviaires et non ferroviaires est néanmoins pertinent:

> Le concept de la CUC limitée aux activitiés ferroviaires est acceptable, à condition qu'il soit possible d'avoir une distinction entière et réelle, quant aux biens et aux dépenses, entre les activités ferroviaires et non ferroviaires et qu'il soit possible de faire des vérifications pour s'assurer que les frais imputés à l'exploitation ferroviaire ne sont pas excessifs.

Les coopératives ont avancé, par la suite, que

> Si la recommandation des conseillers du CTC est acceptée, la CUC n'exigera pas que ces importants éléments de l'industrie ferroviaire canadienne suivent les procédures prescrites en ce qui a trait aux comptes de bilan. On ne pourra pas obtenir, grâce a la CUC, d'information nécessaire aux calculs de co6t du capital.

the UCA to Canadian rail operations only. They stated that:

> the Railways contend that the balance sheet emanating directly from the UCA as prescribed cannot by itself constitute the basis for determining the cost of capital to the Railways; and
>
> the C.T.C. has developed a cost for rail regulatory purposes that has been confirmed as appropriate for the various requirements under the *Railway Act* and it seems unnecessary to institute changes to this at this time.

In support of their position CN and CP also referred to Peat Marwick's evidence which stated that it was not part of their mandate to develop a system of accounts designed to produce all of the essential information necessary for cost of capital calculations.

Position of the Pools

In their initial submission the Pools did not put a position forward in respect to the balance sheet accounts. Their evidence in respect of the separation of rail - non-rail accounts is of relevance, however, to this issue and stated that:

> The concept of a UCA restricted to rail activities is acceptable, provided a full and realistic separation of the properties and expenses can be made between rail and non-rail activities and be subject to audit to ensure that charges against rail operations are not excessive.

Subsequently the Pools argued that:

> If the RTC's consultant's recommendation is accepted, the UCA will not require these important components of Canada's railway industry to follow prescribed procedures in respect of balance sheet accounts. Base data for cost of capital calculations will not be available through the UCA.

Les coopératives ont déclaré qu'il n'y a aucune raison qui empêche ou qui fait qu'il est contre-indiqué de codifier les procédures à respecter relativement aux comptes de bilan des divisions ferroviaires de plus grandes sociétés comme le sont les méthodes régissant les comptes d'exploitation et ont affirmé que

> Le CUC devrait, au moins, imposer que les comptes de bilan soient tenus par divisions ferroviaires ou par plus grandes entités sociales 'de façon qui soit satisfaisante pour le Comité' ou 'comme le prescrira le Comité de temps en temps'.
>
> D'après la proposition des coopératives, les inscriptions aux comptes d'actif, de passif ou d'avoir devraient être faites de façon consistante et telle que prescrite. Toute modification à ces pratiques devrait être indiquée de façon claire.
>
> La CUC devrait à l'avenir exiger des transporteurs qu'ils tiennent à jour l'information additionnelle qui permettrait au Comité de vérifier que la réparition se fait bien selon les normes et procédures qui sont acceptables pour lui.

Dans leur réfutation, les coopératives acceptent les affirmations des chemins de fer quant au fait que Peat Marwick n'a pas été engagé par le Comité pour mettre au point les calculs de coût du capital, mais elles font aussi remarquer que ceci n'a rien à voir avec le fait de s'attendre que Peat Marwick fournisse un système de comptes sur lequel pourrait être fondé le calcul de coût du capital. À la lumière du paragraphe 328(1) de la *Loi sur les chemins de fer*, les coopératives ont trouvé inconcevable que le Comité exclut du mandat de Peat Marwick l'établissement de comptes de bilan pour le CN et le CP.

Position des provinces

Dans leur présentation, les provinces se sont fortement opposées au principe d'établissement d'un bilan et d'un état des résultats pour ce qu'elles considéraient comme une compagnie de chemin de fer purement fictive. Étant donné, toutefois, que les divisions ferroviaires du CN et du CP continueront à faire partie d'entités commerciales plus importantes, la question de

The Pools submitted that there is no reason why procedures cannot or should not be codified in respect of the balance sheet accounts of the rail division of larger corporate entities in a manner similar to the procedure recommended in respect of the operating accounts, and stated that:

> At the least, the UCA should provide balance sheet accounts to be maintained by rail divisions or larger corporate entities 'in a manner satisfactory to the Committee' or 'as prescribed by the Committee from time to time'.
>
> In the submission of the Pools, entries into asset, liability or equity accounts should be made on a consistent and prescribed basis. Changes in practice should be identified and required to be formally noted.
>
> The UCA should further require carriers to maintain such supplementary information as will permit the Committee to audit allocations in accordance with standards and procedures acceptable to the Commitee.

In their rebuttal the Pools accepted the assertions of the Railways that Peat Marwick was not engaged by the Committee to develop cost of capital calculations, but stated that this is far different from expecting that Peat Marwick would provide a system of accounts from which cost of capital could be calculated. In light of Section 328(1) of the *Railway Act* the Pools found it inconceivable that the Committee would have excluded from Peat Marwick's mandate the development of balance sheet accounts for CN and CP.

Position of the Provinces

In their submission, the Provinces reacted strongly against the very principle of setting up a balance sheet and income statement for what, in their view, would be a purely fictitious railway company. Given the fact however, that the railway divisions of CN and CP will continue to form part of larger commercial entities, the question arises as to the method of apportion-

savoir quelle proportion de la dette et de l'avoir à imputer aux entités ferroviaires et non ferroviaires reste en suspens. À cet égard, les provinces ont critiqué la méthode proposée par Peat Marwick qui, à leur avis, était arbitraire et ne tenait pas suffisamment compte des difficultés pratiques. Cela les a amenées à dire que

> ... le traitement actuel, bien qu'imparfait et bien qu'il soit probablement possible de le raffiner, est infiniment préférable à l'approche proposée qui supprimerait les problèmes en tirant les rideaux sur eux.

Elles se préoccupaient principalement de la question prépondérante des conséquences du système comptable proposé pour l'établissement des coûts. Parmi ces conséquences

> ... aucune n'est plus importante que la relation qui existe entre le bilan exigé et la méthode de constatation des coûts qui sera finalement retenue.

Les provinces ont donc manifesté leur désaccord face à l'absence de procédures déterminées pour la répartition des éléments de la structure financière d'un conglomérat à sa division ferroviaire.

Dans les arguments qu'elles ont avancés par la suite, les provinces ont maintenu qu'en constituant la Commission Snavely et en promulguant le *décret du Conseil C.P. 1977-234* ordonnant l'étude sur la détermination des coûts, le gouvernement du Canada a reconnu implicitement que la méthode actuelle de détermination du coût du capital était inadéquate et nécessitait des modifications, et elles ont donc finalement recommandé que

(1) la Commission n'apporte pas de changements à la structure actuelle des comptes de bilan jusqu'à ce que

(2) la Commission ait entrepris et terminé une enquête pour trouver des moyens de répartir des éléments de la structure financière de la société dans l'ensemble à la division ou au service ferroviaire sans altérer en aucune façon le niveau d'information obtenu actuellement. Cette

ment of debt and equity between the rail and non-rail entities. In this respect, the Provinces were critical of Peat Marwick's proposed method which in their view was arbitrary and did not take sufficient account of the practical difficulties involved. In this respect they argued that:

> ... the present treatment, while imperfect and probably capable of refinement is infinitely preferable to the proposed approach, which would dispose of troublesome problems by 'sweeping them under the rug'.

Central to their concern was the overriding issue of the implications of the proposed system of accounts for cost ascertainment. Among these implications:

> ... none is more important than the relationship between the prescribed balance sheet and the cost ascertainment method which may ultimately be determined upon.

The Provinces therefore objected to the absence of established procedures for the allocation of elements of the capital structure of a conglomerate enterprise to the railway division of that enterprise.

In their subsequent arguments the Provinces took the position that in establishing the Snavely Commission and in issuing *Order-in-Council P.C. 1977-234* directing the Costing Study, the Government of Canada recognized implicitly that the present methodology for determination of cost of capital is inadequate and requires changes, and they therefore finally recommended that:

(1) the Commission make no changes in the present structure of the balance sheet accounts until

(2) the Commission has instituted and completed an investigation to determine procedures by which to allocate components of the capital structure of the whole corporate entity to the railway division or department, without in any way impairing the level of information presently pro-

recherche devrait se solder par la publication de lignes directrices portant sur le processus de répartition. Ce genre d'enquête devrait être partie intégrante du processus d'analyse du coût du capital.

Conclusions du Comité

Le problème soulevé est celui de savoir si les comptes de bilan de la CUC proposée traduisent et reflètent adéquatement les éléments d'actif et de passif en conformité avec les principes comptables généralement reconnus et de manière à satisfaire aux exigences du Comité, surtout dans les cas où les chemins de fer font partie d'une entité commerciale plus importante ou sont exploités à titre de division d'une telle entité. L'un des grands points de la controverse était la question de savoir s'il était possible de tirer de l'information contenue dans le bilan proposé les données nécessaires à la détermination du coût du capital. Peat Marwick estimait que les comptes de bilan proposés, voire n'importe quels comptes de bilan, ne doivent et ne peuvent pas fournir, comme tels, l'information nécessaire au calcul du coût du capital aux fins de subvention ou d'établissement des taux du transport des marchandises. Pour servir à cette fin, cette information devra être augmentée de données supplémentaires sous forme de rapport ou d'une série de rapports fondées sur les comptes de la CUC révisée et pouvant être conciliés avec eux.

La détermination du coût du capital est un sujet hautement controversé qui a déjà été examiné en partie par le Comité au moment de sa décision sur l'impôt sur le revenu. Le Comité a décidé, de plus, de tenir des audiences sur le coût du capital afin de créer une tribune où pourront se régler les questions en suspens.

L'élimination des activités non ferroviaires constitue sans aucun doute une amélioration par rapport à la CUC existante. Il est probable également que les procédures réglementatires seraient beaucoup facilitées si les chemins de fer étaient constituées en sociétés distinctes ayant leurs propres comptes. Toutefois, les divisions ferroviaires du CN et du CP font partie de sociétés importantes et diversifiées. Il est donc difficile de donner à la division ferroviaire un système comptable qui reflète de façon réaliste l'approvisionnement en capital de la division et

vided. The result of this process should be published guidelines governing the allocation process. Such an investigation should be part of the cost of capital proceeding.

Findings of the Committee

The issue to be resolved here is whether the balance sheet accounts in the proposed UCA, especially in cases where a railway forms part of a larger commercial entity and is operated as a division of such, provide adequate provision or reflection of railway assets and liabilities in conformity with G.A.A.P. and for the purposes of the Committee. A major point of controversy was whether the necessary input to the cost of capital determination could be obtained from the proposed balance sheet information. Peat Marwick did not consider that the proposed balance sheet accounts, or for that matter, any balance sheet accounts, as such should or could provide all the information necessary to calculate the cost of capital for subsidy and freight rate purposes. To do so, supplementary information would have to be provided in the form of a report or series of reports derived from and reconcilable with the accounts in the revised UCA.

Determination of the cost of capital is a highly controversial issue which was partly examined in the Committee's Income Tax Decision. Furthermore, the Committee has decided to hold a cost of capital hearing to provide a forum for resolution of outstanding issues.

The elimination of non-rail activities constitutes a definite improvement on the existing UCA. It is also probable that from the point of view of regulatory procedures, an improved situation would result if the Railways were to be constituted as independent corporations with their own separate accounts. However, the rail divisions of both CN and CP form part of larger, diversified corporations engaged in a multitude of activities. A difficult problem therefore exists in establishing the accounting of the rail division in such a way that it realistically reflects

sa structure dans le cadre des activités de la société dans l'ensemble.

Le Comité est donc d'avis qu'il n'est pas possible d'en arriver actuellement à une décision définitive sur cette question. La décision intérimaire prise a pour but de fournir un cadre de travail dont il faudra évaluer l'à-propos au moment d'étudier la question du coût du capital.

Le Comité est d'accord avec les modifications aux comptes de bilan de la CUC proposées par Peat Marwick. Il reconnaît en même temps la nécessité de plus amples recherches sur la suffisance de l'information fournie par la CUC pour déterminer le coût du capital. Il est demandé aux chemins de fer, pour l'instant, de tenir des registres détaillés et de recueillir de l'information supplémentaire sur les transactions et les soldes touchant des apparentés (tels que définis dans la CUC révisée) afin que soit disponible l'information nécessaire au calcul du coût du capital. Dans le cadre du processus de résolution des problèmes concernant le coût du capital aux audiences susmentionnées, on entreprendra des recherches additionnelles pour évaluer l'information fournie par les compagnies de chemin de fer et, au besoin, on apportera des modifications aux comptes de bilan de la CUC.

2. Comptabilisation du remplacement planifié des éléments de la voie

Historique

Il s'agit de savoir si les coûts des remplacements planifiés des éléments de la voie doivent être imputés au capital, aux dépenses ou aux deux comme c'est le cas actuellement dans le cadre de la CUC en vigueur. Dans ce contexte, le terme "planifié" signifie qu'un chemin de fer exerce un contrôle au moyen d'affectations budgétaires.

Les remplacements planifiées des éléments de la voie sont, de par leur nature, des investissements en immobilisations ferroviaires. Ils constituent des renouvellements des immobilisations ferroviaires qui sont effectués normalement lorsque l'installation existante est usée. De façon générale, les dépenses en installations sont comptabilisées selon la méthode d'imputa-

the supply of capital to the rail division and its structure within the framework of the corporate activities.

The Committee is therefore of the opinion that a final decision on this matter cannot be reached at this time. The nature of our interim decision is to provide a framework whose adequacy is to be tested when the question of the cost of capital is considered.

The Committee agrees with the changes to the UCA balance sheet accounts proposed by Peat Marwick. At the same time the Committee recognizes that further research regarding the adequacy of the information supplied by the UCA for the cost of capital determination is necessary. At this time the Railways will be directed to keep detailed records and supplementary information in respect of transactions and balances with Related Parties, (as defined in the revised UCA) to the end that information required for cost of capital determinations is available. As part of the process of resolving issues at the proposed cost of capital hearing, further research into the adequacy of information supplied by the Railways will be carried out and modification to the UCA balance sheet accounts will, if necessary, be made.

2. Accounting for Programmed Replacement of Track Structure

Background

The issue concerns whether the costs of programmed replacements of track structure should be charged to capital, or to expense, or to both as is done in accordance with the existing UCA. The term "programmed" is used in the sense of being controlled by a railway through budget appropriations.

Programmed replacements of track structure are, by nature, investments in railway fixed assets. They represent renewals of the railways' fixed plant and are made when the existing plant is essentially worn out. The form of accounting for plant expenditures in most general use is depreciation accounting, in which the total cost of putting the plant in place are

tion axée sur l'amortissement, selon laquelle le coût total de mise en place de l'installation est imputé au capital, puis aux dépenses au moyen d'imputations périodiques à l'amortissement sur la durée de vie utile de l'amortissement.

La méthode de remplacement-aliénation-amélioration ("amélioration") est un autre choix possible, quoiqu'elle est employée beaucoup plus rarement pour comptabiliser les dépenses en installations. L'*Interstate Commerce Commission* des États-Unis recommande cette méthode pour la comptabilisation de l'infrastructure de la voie à des fins réglementaires. Selon la méthode de l'amélioration, le coût de l'infrastructure originelle est imputé au capital tandis que le coût des remplacements périodiques est imputé aux dépenses. Si, au cours d'un remplacement planifié, une amélioration est apportée (par ex. installation de rails de plus gros calibre), la partie du coût de remplacement attribuable à l'amélioration est imputée au capital et le solde, aux dépenses. Quand il devient évident qu'une ligne ou une partie de celle-ci sera abandonnée en permanence, les coûts préalablement imputés au capital seront amortis sur le reste de la vie utile prévue de l'installation.

La méthode comptable prescrite pour l'infrastructure de la voie dans le cadre de la CUC en vigueur tient en réalité en partie de la méthode d'imputation axée sur l'amortissement et en partie de la méthode de l'amélioration. En vertu de la CUC existante, le coût total de l'infrastructure originelle est imputé au capital et par la suite est imputé aux dépenses au moyen d'imputations périodiques à l'amortissement. Au moment d'effectuer des remplacements planifiés, le coût des matériaux est imputé au capital tandis que le coût de la main-d'oeuvre et autres sont imputés aux dépenses.

Dès le début, le Comité a reconnu pleinement les particularités de la méthode comptable prescrite par la CUC existante et a demandé à Peat Marwick d'entreprendre des recherches particulières dans les domaines suivants:

- avantages et inconvénients d'une modification de la méthode comptable;
- état du débat en cours aux États-Unis à propos du passage possible de la comptabilité d'amélioration à la comptabilité d'amortissement;

charged to capital, and subsequently charged to expense through periodic depreciation charges over the useful life of the asset.

Replacement-retirement-betterment ("betterment") accounting is an alternative, though much less commonly used method of accounting for plant expenditures. This approach is prescribed for railway track structure accounting in the United States by the Interstate Commerce Commission for regulatory purposes. Under betterment accounting, the cost of the original track structure is charged to capital, while the cost of periodic replacements is charged to expense. If, in the course of a programmed replacement, a betterment is made (e.g., heavier rail installed), the proportion of the cost of the replacement related to the betterment is charged to capital and the balance to expense. At such time as it becomes evident that a line or segment thereof is to be permanently abandoned, the costs previously charged to capital are amortized over the expected remaining life of the plant.

The method of accounting for track structure prescribed under the existing UCA is, in effect partially depreciation accounting and partially betterment accounting. Under the existing UCA, the total cost of the original track structure is charged to capital and is subsequently charged to expense through periodic depreciation charges. When programmed replacements are made, the costs of materials are charged to capital while costs of labour and other costs are charged to expense.

The Committee has, from the outset, been fully cognizant of the peculiarities of the accounting method as prescribed by the existing UCA and requested Peat Marwick to undertake specific research in the following areas:

- advantages and disadvantages of a change in accounting method
- status of ongoing debate in USA concerning possible change from betterment accounting to depreciation accounting;

- problèmes comptables pratiques à résoudre pour procéder à un changement de méthode;
- conséquences d'un changement de méthode pour la détermination des coûts variables et les subventions versées aux chemins de fer;
- nature et étendue du bouleversement de l'analyse des coûts des chemins de fer qui résulteraient d'un changement de méthode.

Position de Peat Marwick

Les conseillers étaient au courant de la particularité de la méthode existante, mais ils ont finalement conclu qu'il ne fallait pas recommander un changement de méthode. Un certain nombre d'avantages et d'inconvénients importants d'un changement de méthode ont été mis au jour.

Les avantages que procureraient un changement de méthode et les frais et les difficultés qu'entraînerait ce changement étaient deux des facteurs les plus importants analysés par Peat Marwick. Celui-ci a constaté que la méthode existante était employée depuis bon nombre d'années et qu'elle avait un certain degré de stabilité (par ex., les coûts de la main-d'oeuvre et autres imputés aux dépenses dans les remplacements planifiés équivaudraient approximativement aux imputations correspondantes à l'amortissement, si ces montants avaient été imputés au capital). Il n'y avait aucune raison importante de croire qu'un changement de méthode apporterait des résultats comptables nettement meilleurs. Par contre, pour obtenir ces avantages limités et mal définis, Peat Marwick estimait que l'adoption de la méthode axée uniquement sur l'amortissement commanderait des modifications poussées aux pratiques comptables des compagnies de chemin de fer et produirait des résultats qui ne seraient pas nécessairement souhaitables.

Position du CN et du CP

Le CN et le CP étaient d'accord avec les conclusions de Peat Marwick et étaient d'avis qu'il fallait conserver la méthode existante.

- practical accounting problems to be resolved in implementing a change in method;
- impact of change in method on variable cost determination and on subsidy payments to railways;
- nature and degree of disruption to railway cost analysis which would result from change in method;

Position of Peat Marwick

The consultants were aware of the peculiarity of the existing method, but ultimately concluded that a change in method should not be recommended. A number of significant advantages and disadvantages of adopting a change were identified.

The benefits to be gained from changing the method and the costs or difficulties of achieving the change were two of the most important considerations weighed by Peat Marwick. They noted that the existing method has been in place for many years and has reached a point of stability (i.e., labour and other costs charged to expense in programmed replacements would parallel, approximately, corresponding depreciation charges, had these amounts been charged to capital). They found no major reason to believe that the accounting results would be significantly improved if a change were to be adopted. Against this prospect of limited and somewhat indeterminate benefits, Peat Marwick considered that the adoption of full depreciation accounting would require substantial changes in the railways' accounting practices and would give rise to results which would not necessarily be desirable.

Position of CN and CP

CN and CP agreed with the conclusions reached by Peat Marwick and argued that the existing method should be retained.

Conclusions du Comité

Cette question, d'importance primordiale, a retenu l'attention et du Comité et de la Commission des transports du Canada à un certain nombre de reprises, y compris au moment de la conception de la CUC en vigueur.

La pratique prévue par la CUC existante en vertue de laquelle les matériaux sont imputés au capital tandis que le coût de la main-d'oeuvre et les autres frais sont imputés aux dépenses est considérée par le Comité comme une pratique inhabituelle. Bien qu'elle ait atteint le rang de principe comptable généralement reconnu au Canada pour l'industrie ferroviaire, elle présente néanmoins des divergences par rapport aux pratiques comptables normales. L'on voudrait par conséquent rapprocher les compagnies de chemin de fer des autres industries sous l'angle de leurs méthodes de comptabilisation des biens.

Le Comité reconnaît néanmoins que l'adoption d'une comptabilité axée uniquement sur l'amortissement (ou, au contraire, sur l'amélioration) constituerait un changement d'envergure pour les compagnies de chemin de fer. Bien que les compagnies de chemin de fer soient en mesure d'élaborer des méthodes comptables satisfaisantes axées sur l'amortissement, le changement aurait néanmoins une incidence importante sur les compagnies, qui devront faire face également à bon nombre de changements comptables. De plus, les conséquences pour l'analyse des coûts entraîneraient des problèmes majeurs pour les chemins de fer et pour le Comité pendant la période de transition.

Dans le contexte décrit ci-dessus, les avantages d'un changement de méthode comptable ne sont pas manifestes. Malgré la rationalisation de la méthode particulière actuelle, les améliorations possibles au niveau de la correspondance entre les coûts et les revenus peuvent ne pas être très intéressantes étant donné que les chemins de fer ont atteint un état de stabilité dans l'application de la méthode actuellement en vigueur.

Le Comité n'est pas entièrement satisfait des méthodes comptables en vigueur. La preuve n'a pas été faite, toutefois, qu'il faille les modifier actuellement. Le Comité a fait connaître son intention de mener une enquête approfondie et

Findings of the Committee

This subject is a major issue and one that has commanded the attention of both the Committee and Board of Transport Commissioners on a number of occasions, including the time at which the existing UCA was developed.

The practice under the existing UCA, in which materials are charged to capital while labour and other costs are charged to expense, is considered by the Committee to be an unusual accounting arrangement. While the practice may have gained the status of a generally accepted accounting principle for the railway industry in Canada, it is nevertheless a departure from normal accounting practice. This prompts a desire for change to bring Canadian railways into line with other industries in their methods of accounting for property.

At the same time, the Committee recognizes that adoption of full depreciation accounting (or equally, full betterment accounting) would represent a major change for the railways. While the railways may be capable of developing satisfactory accounting methods for depreciation accounting, nevertheless the change would have a significant impact on the railways who will also be coping with many accounting changes. In addition, the impact on cost analysis would create major problems during the period of transition for both the railways and the Committee.

In the above context, the benefits of a change in accounting method are not entirely clear. While the present peculiar method would be rationalized, the extent of possible improvement of matching of costs and revenues may not be great in view of the fact that the Railways have reached a stable condition in their application of the present method.

The Committee is not fully satisfied with the existing accounting methods. However, evidence does not provide compelling grounds for requiring a change at this time. The Committee has announced its intention to conduct a full

de tenir des audiences exhaustives sur le coût du capital, et il estime que ce problème comptable pourra être examiné de façon plus valable dans ce cadre. En conséquence, il invitera les intéressés à présenter des mémoires et la question sera examinée de façon plus poussée à ce moment-là. Dans l'entre-temps, la CUC révisée tiendra compte de la méthode comptable existante.

3. Dons et subventions

Historique

L'expression "dons et subventions" désigne les montants fournis aux chemins de fer de source gouvernementale ou autre au poste des dépenses d'exploitation ou des dépenses en immobilisations.

En vertu de la CUC en vigueur actuellement, cette forme d'aide est considérée comme une transaction de capital et créditée au surplus d'apport ou comme une récupération des dépenses et créditée aux comptes de charges correspondantes.

Position de Peat Marwick

Afin que les principes comptables généralement reconnus soient plus rigoureusement respectés, les conseillers ont recommandé la comptabilisation des dons et subventions selon la méthode axée sur le revenu plutôt que le capital.

Suivant la méthode du capital, l'aide gouvernementale et autre doit être considérée comme une transaction de capital et créditée au surplus d'apport.

La méthode du revenu exige que l'aide gouvernementale soit créditée au revenu de l'une des façons suivantes, selon le type d'aide dont il s'agit:

- hausses directes du revenu ou réductions des dépenses;
- imputations réduites à l'amortissement en raison du coût moindre des éléments d'actif;

investigation and hearing into cost of capital and considers that this accounting issue can be more appropriately examined during this process. Accordingly, submissions will be invited, and the matter explored in further detail at that time. In the interim the revised UCA will reflect the existing accounting method.

3. Donations and Grants

Background

The term "Donations and Grants" refers to amounts provided to the railways by governments or other parties to offset operating expenses or for capital expenditures.

Under the present UCA, this assistance is treated as either a capital transaction and credited to contributed surplus or as a recovery of expenses and credited to the relevant expense accounts. In the latter case, this treatment has the effect of excluding both the expenses incurred by the railways and the recovery from the UCA accounts.

Position of Peat Marwick

In order to conform more closely to G.A.A.P., the consultants recommended a change from the capital to the income approach as the method for accounting for donations and grants.

The capital approach requires that government and other assistance be treated as a capital transaction and credited to contributed surplus.

The income approach requires that government assistance be credited to income in the following ways, depending upon its nature:

- direct increases in revenues, or reductions in expenses;
- reduced depreciation and amortization charges based on reduced asset costs;

- amortissement des crédits reportés.

Au surplus, les conseillers ont recommandé les modifications suivantes à apporter à la comptablilité et à la tenue de livres relatives aux dons et subventions:

- les frais d'exploitation seraient compris dans les comptes de charges de la CUC, et les dons et subventions compensateurs seraient inscrits dans une série de quatre comptes conçus expressément à cette fin;

- des registres détaillés seraient tenus des dons et subventions affectés à l'acquisition ou à la construction d'éléments d'actif des chemins de fer.

Dans un document de recherche présenté lors des audiences et dans son témoignage, Peat Marwick a attiré l'attention sur le besoin d'étendre les dispositions concernant la tenue de registres dans la section pertinente de la CUC proposée pour tenir compte des subventions en capital reçues avant l'entrée en vigueur de la CUC révisée.

Pour la plupart, les modifications proposées n'ont pas été contestées lors des audiences. La controverse avait trait au traitement indiqueé des dons et subventions reçus avant l'entrée en vigueur de la CUC révisée et à une proposition formulée par les coopératives de mise en commun visant à renforcer et à étendre les exigences de la CUC proposée touchant à la tenue de registres.

Position des coopératives de mise en commun

Les coopératives de mise en commun ont appuyé le point de vue voulant que les exigences de tenue de registres soient étendues aux dons et subventions en capital reçus par la passé.

Dans leur témoignage soumis par écrit, elles recommandent que:

> pour chaque montant reçu sous forme de don ou de subvention, la CUC révisée devrait exiger que les comptes de dons et subventions permettent de reconnaître le compte de biens ou de charges de la CUC, plus le centre de coûts ou le type de

- amortization of deferred credits.

In addition, the consultants recommended the following changes in the accounting and record keeping for donations and grants:

- operating expenses would be included in the UCA expense accounts, and the offsetting donations and grants would be recorded in a series of four accounts specifically designed for this purpose;

- detailed records be kept on donations and grants used to acquire or construct railway assets.

In a research paper tabled at the Hearing and in their testimony, Peat Marwick suggested a need for an extension of the record keeping provisions in the relevant section of the proposed UCA to cover capital grants received before the implementation of the revised UCA.

For the most part, these proposed changes were not disputed at the Hearing. Controversy centered on the appropriate treatment of donations and grants received prior to implementation of the revised UCA and on a proposal by the Pools to strengthen and extend the record keeping requirements of the proposed UCA.

Position of the Pools

The Pools supported the extension of the record keeping requirements to past capital donations and grants.

Their written evidence recommended that:

> for each amount received in respect of a donation and grant, the revised UCA should direct that the donations and grants accounts contain identification of the UCA property or expense account, plus the cost centre or equipment type

matériel, s'il y a lieu, auxquels ce rapporte le don ou la subvention. Cette information, jumelée à des renseignements descriptifs appropriés précisant l'objet du don ou de la subvention, constituerait une base de données adéquate pour juger de la mesure dans laquelle le don ou la subvention contribue à couvrir le coût de catégories de trafic particulières.

Pour atteindre cet objectif, les coopératives ont proposé de modifier le libellé des six comptes de "dons et subventions" dans la section des Comptes de charges de la CUC proposée. (Il s'agit des quatres comptes mentionnés ci-dessus plus deux comptes servant à l'inscription de l'amortissement annuel des dons et subventions en capital.)

Les coopératives arguèrent en dernier lieu que les dons et subventions reçus par le passé devraient être inscrits à titre d'éléments de passif à long terme, accompagnés d'une note précisant que, dans certains cas, le don ou la subvention peut ne pas être remboursable. Le raisonnement qui sous-tend ce traitement repose sur le fait que l'article 100 de la *Loi sur les chemins de fer* stipule que les subventions du gouvernement fédéral peuvent être remboursables si le chemin de fer "ne peut, à cause de l'état de ce chemin de fer ou de son matériel, être exploité avec sûreté et d'une manière efficace". Les coopératives ont proposé que le montant mentionné dans le *jugement relatif au cas de la base des taux et du taux de rendement* de la Commission des transports du Canada (1954) comme étant "le coût pour le gouvernement du Dominion de sections partiellement terminées du chemin de fer entrepris par le gouvernement et transféré au CP en vertu de la *Loi de 1881*", soit $35 millions, soit exempté de cette procédure.

Position du CN et du CP

Le CN et le CP se sont opposés à l'extension des exigences de tenue de registres de la CUC proposée aux subventions et dons en capital reçus par le passé, car les registres actuels du CN ne renferment pas suffisamment d'information pour satisfaire ces exigences.

Le CN et le CP se sont opposés également aux modifications proposées par les coopératives

where applicable, to which the donation or grant is related. Together with appropriate descriptive information defining the purpose of the donation or grant, this would provide an adequate data base to ensure equitable determination of the extent to which the donation or grant makes a contribution toward coverage of the cost of individual categories of traffic.

To achieve this, the Pools proposed to amend the tests of the six "Donations and Grants" accounts in the Expense Accounts section in the proposed UCA. (These accounts are the four accounts mentioned above plus two accounts to record the annual amortization of capital donations and grants.)

In their final argument the Pools recommended that past donations and grants be recorded as non-current liabilities, footnoted to indicate that in some cases the donation or grant may not be subject to repayment. The rationale for this treatment is the fact that Section 100 of the *Railway Act* provides that Federal Government subsidies may be repayable if the railway "cannot by reason of the condition of such railway or of its equipment be safely and efficiently operated". The Pools proposed that the amount identified in the *Rate Base-Rate of Return Judgement* of the Board of Transport Commissioners (1954) as "being the cost to the Dominion Government of partially completed sections of the Railway begun by the Government and conveyed to CP under the *1881 Act*" - $35 million - be exempt from this proposed treatment.

Position of CN and CP

CN and CP were opposed to extending the record keeping requirements of the proposed UCA to past capital donations and grants because CN's present records would not provide sufficient information to meet this requirement.

CN and CP were also opposed to the Pools' proposed amendment to the six "Donations and

de mise en commun aux six comptes "dons et subventions" de la section Comptes de charges de la CUC proposée. Le CN et le CP ont aussi signalé que la proposition des coopératives soulève le problème d'un double paiement possible en dons et subventions dans le calcul des subsides.

Ils maintiennent que

> les coopératives n'ont pas précisé la façon dont un tel double paiement s'est produit ou se produirait. De plus, elles n'ont pas indiqué la façon de résoudre cette question.

Ils prétendent également que

> le calcul des coûts variables et leurs conséquences pour les taux de transport des marchandises et les subventions à l'exploitation ne sont pas affectés par l'existence d'éléments d'actif liés aux dons et subventions;

et que

> ces dons deviennent partie intégrante de la base d'éléments d'actif du chemin de fer, puisque la compagnie de chemin de fer est actuellement et continuera d'être responsable du remplacement suivi des élément d'actif dont la durée de vie utile va diminuant.

Enfin, le CN et le CP prétendent que

> quand un devoir public imposé a créé une contrainte financière pour les chemins de fer, laquelle a entraîné la détérioration d'éléments d'actif connexes (comme dans le cas des embranchements servant au transport des céréales), les montants forfaitaires versés en compensation de ces manques à gagner (comme dans le cas du programme de rétablissement des embranchements) ne doivent pas et ne peuvent pas être considérés comme des dons et subventions liés au coûts des éléments d'actif.

Le CN et le CP s'opposent à la proposition des coopératives de mise en commun selon laquelle les dons et les subventions reçus par le

Grants" accounts in the Expense Accounts section of the proposed UCA. CN and CP noted that the Pools' proposal addressed the problem of a possible double payment of donations and grants in the calculation of subsidies.

They maintained that:

> the Pools have failed to identify the manner in which such 'double payment' has occurred or would occur. Additionally, the Pools have not indicated the manner in which this concern could be alleviated.

They also argued that:

> the calculation of variable costs and their impact on freight rates and/or operating subsidies are not compromised by the existence of assets related to donations and grants;

and that:

> such donations properly become part of the asset base of the Railway, since the Railway is and will continue to be responsible for the continued replacement of the expiring capacity represented by such assets.

Finally, CN and CP argued that:

> where an imposed public duty has created a financial burden on the Railways, which in turn has led to degradation of related assets (as in the case of grain-related branch lines), the lump sum reimbursement for such revenue shortfalls (as in the Branch Line Rehabilitation Program) should not and cannot be viewed as donations and grants related to asset costs.

CN and CP objected to the Pools' proposal that past donations and grants should be recorded as non-current liabilities. They noted

passé devraient être inscrits à titre de dettes à long terme. Ils ont fait remarquer que le CN ne disposaient pas des registres nécessaires sur ces dons et subventions et que

> même si ces données étaient disponibles, l'exercice proposé résulterait surtout en la réinscription des dons et subventions reçus par le passé au poste de l'avoir des actionnaires sous les bénéfices non répartis (Compte 85), une fois que les compagnies de chemin de fer auraient effectué une analyse poussée et plutôt arbitraire visant à déterminer l'amortissement de ces dons et subventions.

Conclusions du Comité

Les divers arguments énoncés ci-dessus portent sur trois modifications éventuelles à apporter à la CUC proposée:

- Peat Marwick et les coopératives de mise en commun ont proposé que les exigences de tenue de livres soient étendues pour s'appliquer aux dons et subventions en capital reçus avant la mise en application d'une CUC révisée.

- Les coopératives ont recommandé que soit modifié le libellé des six comptes "dons et subventions" de la section des Comptes de charges de façon que soit consignée de l'information supplémentaire équivalant, de fait, à un système de référence croisée permettant de rattacher les montants dans ces comptes aux dépenses ferroviaires correspondantes.

- Les coopératives ont également recommandé que les dons et subventions reçus par le passé soient traités à titre de dettes à long terme plutôt que de surplus d'apport comme le proposait Peat Marwick.

Le Comité traitera ces questions une à une.

Le Comité estime qu'il y a avantage à étendre les dispositions portant sur la tenue de livres pour qu'elles couvrent les dons et subventions en capital reçus avant l'entrée en vigueur de la CUC révisée. Nous remarquons que le CN

that the necessary records on past donations and grants were not available in the case of CN and that:

> Even if the records were available, the suggested exercise would mostly re-position past donations and grants into Shareholders' Equity under Retained Earnings (Account 85), after the Railways have performed an extensive and somewhat arbitrary analysis to determine the amortization of these past donations and grants.

Findings of the Committee

The various arguments outlined above concern three potential amendments to the proposed UCA:

- Peat Marwick and the Pools suggested that the record keeping requirements be extended to cover capital donations and grants received before the implementation of a revised UCA.

- The Pools suggested that the texts of the six "Donations and Grants" accounts in the Expense Accounts section be amended to require supplementary information be kept which would, in effect, cross-reference amounts in these accounts to the corresponding railway expenses.

- The Pools also suggested that past donations and grants be treated as non-current liabilities, rather than as contributed surplus as proposed by Peat Marwick.

The Committee will deal with each of these questions in turn.

The Committee finds that the record keeping provisions should be extended to cover capital donations and grants made before the implementation of the revised UCA. We note that CN and CP do not oppose this suggestion in prin-

et le CP ne s'opposent pas à cette suggestion en principe; ils ne se préoccupent que de l'absence de registres utiles au CN. La décision du Comité portant sur l'impôt sur le revenue exige que le CN présente au Comité des estimations de sa base d'actif net et de sa structure financière. En ce qui concerne le CP, cet exercice a comporté le recensement des dons et subventions de façon détaillée. Les mêmes exigences s'appliqueront au CN. Sans égard à la présente décision, le CN aurait été tenu de compiler ces données en raison de la décision sur l'impôt sur le revenu.

Le Comité a décidé que les transporteurs doivent tenir des registres d'information sur

- la provenance de chaque don et subvention;
- l'usage prévu du don ou de la subvention;
- le montant crédité au revenu, exercice par exercice, en ce qui a trait au don ou à la subvention;
- le solde, à la fin de chaque exercice, qu'il reste à amortir au revenu.

Les deux derniers points de cette énumération sont conformes à l'approche de la comptabilité des dons et subventions axée sur le revenu. Règle générale, ce n'est pas l'intention du Comité de donner effet rétroactif au changement de la méthode du revenu, sauf peut-être dans le cas du programme de rétablissement des embranchements de l'Ouest.

La réaction du CN et du CP face à la suggestion des coopératives de mise en commun soulève un certain nombre de questions touchant au traitement indiqué des dons et subventions dans le calcul des subventions aux embranchements, particulièrement en ce qui a trait au programme de rétablissement des embranchements de l'Ouest. Le Comité n'a pas l'intention de trancher toutes ces questions actuellement. Il estime que la preuve a été faite quant au besoin de mettre en place une base de données qui permettra au Comité et aux autres organismes gouvernementaux de reconnaître les dons et les subventions et de les exclure des subventions aux embranchements et des autres montants versés aux chemins de fer lorsque cette exclusion est indiquée.

ciple; their counter-argument is based solely on the absence of the necessary records at CN. The Committee's Income Tax Decision requires CN to submit to the Committee estimates of their net asset base and their capital structure. In the case of CP this exercise has involved the identification of donations and grants in some detail. The same will be true for CN. Regardless of the decision in the present proceedings, CN would have been required to develop such information as a result of the Income Tax Decision.

The Committee has decided that carriers must maintain records which contain information as to:

- the source of each donation or grant;
- the purpose for which the donation or grant was intended;
- the amount credited to income, year by year, in respect of the donation or grant; and
- the amount at the end of each year yet to be amortized to income.

The last two points in this list are in accordance with the income approach to accounting for donations and grants. Generally, it is not the Committee's intention to make the change to the income method retroactive, with the possible exception of the Western Branch Line Rehabilitation Program.

CN's and CP's response to the Pools' suggestion raises a number of points in relation to the correct treatment of donations and grants in the calculation of branch line subsidies, particularly with regard to the Western Branch Line Rehabilitation Program. The Committee does not wish to rule on all of these points at this time and believes that sufficient evidence has been presented to establish the need for a data base which will permit the Committee and other government bodies to identify donations and grants and to exclude them from branch line subsidies or other payments to the railways, where such exclusion is appropriate.

La troisième suggestion, provenant également des coopératives de mise en commun, vise la comptabilisation des dons et subventions reçus avant l'entrée en vigueur de la CUC révisée à titre de passif à long terme plutôt que comme surplus d'apport suivant la recommandation de Peat Marwick. Elles citèrent les dispositions de l'article 100 de la *Loi sur les chemins de fer* à l'appui de leur suggestion. La question qui se pose dans ces circonstances est celle de savoir si le retenue de ces montants par les chemins de fer est plus probable que leur remboursement en vertu de l'article 100. Le Comité considère que la solution de la retenue est la plus probable et ces montants seront donc comptabilisées en tant que surplus d'apport.

4. Comptabilisation du revenu de transport de marchandises

Historique

Le CN et le CP ne comptabilisent pas de la même façon le revenu du transport de marchandises, ni les coûts rattachés aux mouvements de trafic non terminés en fin d'exercice. Bien que tous deux comptabilisent les mouvements une fois qu'ils sont terminés, ils définissent différemment les mouvements terminés. Pour le CN, un mouvement de trafic est terminé à la livraison au transporteur suivant, tandis que pour le CP le mouvement se termine quand la marchandise arrive à destination. Le traitement comptable des coûts de mouvements de marchandises incomplets différait également pour ces deux sociétés. Le CN reporte 50% du total des coûts de tous les mouvements (lignes propres et interlignes) qui n'avaient pas été terminés (selon sa définition d'un mouvement terminé) en fin d'exercice. CP ne reporte pas ainsi les coûts des mouvements incomplets, peu en importe la définition.

Il existe donc deux questions distinctes bien que liées entre elles:

- la notion de fin de mouvement interligne et, par conséquent, les montants relatifs de revenu à comptabiliser ou non en fin d'exercice;

- le fait de comptabiliser le total ou de reporter une partie des coûts des mouvements dits "incomplets" en fin d'exercice.

The third suggestion, which also originated with the Pools, is that capital donations and grants received before the coming into force of the revised UCA should be accounted for as non-current liabilites, rather than as contributed surplus as proposed by Peat Marwick. The Pools cited the provisions of Section 100 of the *Railway Act* as their justification for this suggested treatment. The question here is whether retention of these amounts by the Railways is more likely than repayment under Section 100. The Committee considers retention the more likely alternative, therefore, these amounts will be accounted for as contributed surplus.

4. Freight Revenue Recognition

Background

CN and CP differ in their recognition of freight revenue, and the associated costs of uncompleted traffic movements at year end. While both Railways recognize revenue on completion of movements, they follow different notions of completion. CN treats interline movements as "complete" on delivery to the connecting carrier, CP on delivery to the final consignee at destination. There are also differences in the accounting treatment of the costs of uncompleted movements. CN defers 50% of the aggregate cost on all movements (own line and interline) that have not been completed (according to their notion of "complete") at year end. CP makes no such deferral of the costs of uncompleted movements, however defined.

There are thus two separate but interrelated issues:

- the notion of the completion of an interline movement and hence the relative amounts of revenue that may or may not be recognized at year end;

- the practice of full recognition or part deferral of the cost of so-called "uncompleted" movements at year end.

Les institutions de comptabilité qui font autorité en Amérique du Nord se sont penchées sur la comptabilisation des revenus et des coûts connexes. Elles s'entendent généralement pour dire que les revenus doivent être comptabilisés au terme du travail. Toutefois, le problème a été envisagé en général du point de vue des industries de service plutôt que par rapport aux compagnies de chemin de fer individuelles qui terminent un mouvement de marchandises soit en les transférant à un autre transporteur soit en les livrant à destination. Jusqu'à présent, aucune position officielle n'a été prise sur la comptabilisation des revenus et des coûts.

Position de Peat Marwick

La comptabilisation du revenu du transport de marchandises a été reconnue par Peat Marwick comme étant d'importance primordiale pour l'évaluation des résultats d'exploitation des chemins de fer. La fonction de livraison étant le point capital du contrat de service ferroviaire, le moment où la livraison est effectuée est le moment logique auquel le revenu devrait être comptabilisé. Peat Marwick a conclu que des mouvements de marchandises destinées à d'autres transporteurs devraient être considérés comme terminés au moment où la marchandise est confiée au transporteur suivant. Ce point de vue repose sur le fait que, légalement, le premier chemin de fer a répondu aux exigences quant au service à fournir et a maintenant droit à sa part du revenu.

Quand des marchandises sont en transit sur les lignes du chemin de fer et que tous les services prévus par contrat n'ont pas été fournis à la fin de l'exercice, Peat Marwick a recommandé que les coûts directs de ces services soient estimés et portés aux comptes en tant que frais reportés un peu comme cela se fait pour un inventaire des travaux en cours. Cette façon de procéder repose sur le fait que la prestation de services stipulés par contrat jusqu'au point de livraison comporte des imprévus et qu'il ne serait pas acceptable de comptabiliser le total du revenu sur des services qui n'ont été fournis qu'en partie.

D'autres arguments ont été présentées en faveur de l'uniformité du traitement et une correspondance améliorée entre les revenus et

The accounting recognition of revenues and the associated costs have been given some consideration by authoritative accounting bodies in North America. It is generally conceded that revenues should be recognized when work is completed. However, the problem has been approached from the standpoint of service industries in general rather than that of an individual railway company completing a move either to a final consignee or to another carrier. As yet, no formal pronouncements have been made on the subject of either revenue or cost recognition.

Position of Peat Marwick

The accounting recognition of freight revenue was identified by Peat Marwick as a crucial element in measuring railway operating results. Since the delivery function is the very crux of the railway service contract, its completion provides the logical point at which revenue should be recognized. Peat Marwick concluded that freight movements involving other carriers should be regarded as completed when the freight is turned over to the connecting carrier. This position is based on the fact that the first railway has legally completed its service and is entitled to its share of the revenue at that point.

In the case of freight in transit on a railway's own lines for which the contracted service has not been completed at year end, Peat Marwick recommended that the direct cost of such a service be estimated and recorded in the accounts as a deferred expense along the lines of an inventory of work-in-progress. This position is based on the fact that there are contingencies involved in completing a contracted service to point of delivery, and the alternative full recognition of revenue on partially completed service would not be acceptable.

Additional arguments in favour of uniformity of treatment and a better matching of revenues and costs were also advanced in sup-

les coûts à l'appui des propositions visant le traitement susmentionné des revenus et des coûts.

Position du CN et du CP

Selon la position adoptée par les compagnies de chemin de fer, aucune institution comptable faisant autorité ne s'était prononcée sur la question de la comptabilisation du revenu des chemins de fer. Le CP était aussi d'avis que l'adoption des propositions de Peat Marwick mènerait à une comptabilisation moins précise des revenus que celle qui se fait au moyen des méthodes existantes. Elles estimaient que les difficultés propres aux estimations de revenus éventuellement récupérables des lignes étrangères entraîneront des imprécisions.

Le CP croyait aussi que la proposition de Peat Marwick ne permet pas d'améliorer la détermination des coûts et, par conséquent, ne présente pas d'avantage pour le Comité lorsque celui-ci doit traiter de questions d'établissement du prix de revient. Au surplus, elle se traduirait par de lourds impôts sur le revenu pour le CP dans l'exercice durant lequel se produit le changement de pratique comptable.

Dans ces circonstances les deux chemins de fer ne favorisaient aucun changement aux pratiques comptables.

Conclusions du Comité

Le Comité est d'avis que les arguments en faveur de l'uniformité du traitment comptable et d'une correspondance améliorée entre les revenus et les coûts sont plus probants que les objections des chemins de fer au traitement comptable proposé. Le Comité estime donc que le revenu du transport de marchandises doit être comptabilisé au terme du mouvement des marchandises. Quant aux mouvements interlignes, on les considère comme terminés lorsque la marchandise est transférée au transporteur suivant. Les coûts imputables à ces mouvements de marchandises inachevés pour lesquels aucun revenu n'a été comptablisé seront reportés.

5. Rénovations et transformations importantes

À la demande du Comité, lors des audiences, Peat Marwick a présenté un document de report of proposals for such treatment of revenues and costs.

Position of CN and CP

The Railways' position was that no authoritative accounting body had pronounced on the matter of revenue recognition for railways. CP was also of the opinion that adoption of Peat Marwick's proposals would lead to less accurate reporting of revenues than its existing practice provides. They believed that difficulties inherent in making the necessary estimates of revenues eventually recoverable from foreign lines will lead to inaccuracy.

CP also held the view that Peat Marwick's proposal does not improve costing and accordingly does not demonstrate a benefit which would improve the ability of the Committee to deal with costing matters. At the same time there would be a substantial income tax liability for CP in the year of change in the accounting practice.

In this situation both Railways favoured no change in existing accounting practices.

Findings of the Committee

The Committee considers that the arguments in favour of uniformity of accounting treatment and better matching of revenues and costs are more cogent than the objections raised against the proposed accounting treatment by the Railways. The Committee therefore finds that freight revenue is to be recognized on completion of movements. Interline movements are deemed complete when the shipment is turned over to the connecting carrier. Costs associated with uncompleted movements for which revenue has not been recognized shall be deferred.

5. Major Renewals and Conversions

At the request of the Committee, Peat Marwick submitted a research paper on the subject

cherche ayant pour objet les rénovations et les transformations. Ce document s'attachait à la règle des 50% selon laquelle le coût du travail consacré au renouvellement d'un élément d'actif ancien ou à la conversion d'un élément d'actif à un nouvel usage doit être supérieur à 50% du coût d'un élément d'actif semblable pour que ce travail soit comptabilisé à titre de rénovation ou de transformation importante. La décision récente de l'ICC portant sur sa "règle de reconstruction" a été étudiée. (Cette décision remplaçait une règle semblable à la règle des 50% par des critères permettant de juger de la vie utile et de l'utilité accrues ainsi que de "l'importance" de dépenses). Le pour et le contre de la règle des 50% ont été pesés. Le document concluait que, malgré la validité de recherches plus poussées sur ce sujet, "il ne semblait pas y avoir de besoin immédiat ou de motif pressant de remettre en question la règle de 50% telle qu'elle est appliquée pour la comptabilisation des renouvellements majeurs et des conversions dans la CUC revisée". On a également donné les grandes lignes de diverses améliorations à apporter à la comptabilisation des renouvellements majeurs et des conversions qui pourraient résulter de recherches plus approfondies. Même si le document ne recommande pas de modification immédiate de la comptabilisation proposée de renouvellements majeurs et de conversions, il a néanmoins soulevé certaines questions sur le sujet. Aucune des parties présentes aux audiences ne s'est opposée au document ou n'a mis en doute son contenu.

of major renewals and conversions to the Hearing. This paper focussed on the "50% rule", that is, the rule that the cost of the work done either in renewing an old asset or in converting an asset, from one use to another must exceed 50% of the cost of a similar new asset, in order for the work to be accounted for as a major renewal or a conversion. The recent decision of the ICC on its "Rebuilding Rule" was reviewed. (In that decision, a rule similar to the 50% rule was replaced by criteria regarding increased service life, increased utility and a "material" level of expenditure). The various arguments for and against the 50% rule were reviewed. The paper concluded that while further investigation of the subject would be worthwhile, "there would not appear to be any immediate need or reason to reconsider the use of the 50% rule as used in the accounting of major renewals or conversions in the revised UCA". Various improvements in the accounting for major renewals and conversions which might result from further research were also outlined. Although the paper did not recommend any immediate change in the proposed accounting for major renewals and conversions, it did raise some questions on this subject. This paper was not opposed or questioned by any of the parties at the Hearing.

Conclusions du Comité

Le Comité se penchera davantage sur ces questions lors de révisions futures de la CUC.

Findings of the Committee

The Committee will give further consideration to these questions in future revisions to the UCA.

6. Soldes existants des comptes de biens

Historique

Les comptes de biens que contient la CUC proposée présentent beaucoup plus de détails que ceux de la CUC actuelle. Cela ne pose aucun problème pour les comptes du groupe du matériel, car les chemins de fer tiennent des inventaires et des documents connexes dans lesquels chaque article de matériel est énuméré. Ces documents peuvent servir pour virer des montants des comptes de biens actuels aux nouveaux comptes.

6. Existing Balances in Property Accounts

Background

The property accounts outlined in the proposed UCA are considerably more detailed than the ones in the present UCA. For accounts in the equipment group, this does not present a problem. The Railways have inventories and related records on a unit-by-unit basis. These records can be used to distribute amounts in the present property accounts into the new accounts.

Les chemins de fer ne disposent pas de registres comparables pour les comptes de biens et infrastructures ("biens du rail" dans la CUC en vigueur). Pour ces comptes, la CUC proposée présenterait un certain nombre de problèmes lorsqu'il s'agira de répartir les soldes existants. On distingue deux types de problèmes:

- ceux qui ont trait aux données géographiques plus détaillées;
- ceux qui ont trait à la ventilation plus détaillée des comptes même.

Position de Peat Marwick

La formule proposée par les conseillers afin de faire face au problème des soldes existants dans les comptes de "biens du rail" se présente selon les grandes lignes suivantes. On créerait des sous-comptes spéciaux pour distinguer les soldes non différenciés des nouveaux investissements qu'on inscrirait dans les nouvelles catégories de comptes. Pour la plupart des comptes, ces sous-comptes spéciaux seraient temporaires. Le Comité dresserait un calendrier pour le virement de ces soldes à de nouvelles catégories. Dans certains cas (qui concernent tous la ventilation des placements en immobilisations suivant le type de matériau), les transporteurs pourraient conserver ces sous-comptes indéfiniment.

Position du CN et du CP

Le CN et le CP ont demandé que les soldes des comptes de la CUC actuelle intitulés Autre matériel de la voie (AMV), Systèmes de communication et Signaux soient ajoutés à la liste des sous-comptes qui seront retenus indéfiniment. Ils prétendent que:

> Dans le cas de l'AMV, les soldes existants des comptes résultent et découlent de l'imputation d'alinéations d'articles contenus dans le compte, suivant une formule. Il n'est pas possible de procéder de façon significative et précise à la répartition de ces soldes en espèces entre "Attaches du rail et autres".
>
> Le problème soulevé par les deux autres comptes, "Systèmes de communication" et

The Railways do not have comparable records for accounts in the Way and Structures ("Road Property" in the present UCA) Group. For these accounts, the proposed UCA would present a number of problems in allocating present balances. These problems would be of two kinds:

- those related to the more detailed geographic information; and
- those related to the more detailed breakdown of the accounts themselves.

Position of Peat Marwick

The consultants' proposed procedure for dealing with the Railways' present balances in the road property accounts is along the following lines. Special sub-accounts would be created to keep undifferentiated balances separate from new investment recorded according to the new categories. For most accounts, these special sub-accounts would be temporary. The Committee would prescribe a timetable for the allocation of these balances into new categories. In a few instances (all of which involve the breakdown of investment in buildings by type of material), carriers could retain these sub-accounts indefinitely.

Position of CN and CP

CN and CP requested that balances in the present UCA Accounts, Other Track Material (OTM), Commmunications Systems and Signals be added to the list of sub-accounts to be retained indefinitely. They argued as follows:

> In the case of OTM, the present account balances are the result and derivative of the application of retirements from the account of a formula basis. The allocation of these dollar balances between Rail Fastenings and Other cannot be done in a meaningful and accurate fashion.
>
> The problem associated with the other two accounts, Signals and Communications

"Signaux", est de portée moindre, quoiqu'il soit semblable.

Le CN s'est opposé également à la demande des provinces, qui voulaient que la C.C.T. dresse un calendrier pour l'inventaire des biens du rail du CN.

Position des provinces

Les provinces étaient d'accord pour que certains postes soient inclus dans des comptes provisioires jusqu'à ce qu'ils soient répartis dans les nouvelles catégories. Leur témoignage écrit comportait les commentaires suivants sur l'inventaire des biens du rail du CN qu'ordonnait la décision sur l'impôt sur le revenu:

> Les provinces recommandent donc fortement que la C.C.T. établisse un calendrier pour que le CN se conforme promptement aux exigences de l'Ordonnance voulant que le CN dresse un inventaire à utiliser dans les meilleurs délais pour connaître non seulement
>
> (1) les bases d'éléments d'actif bruts et nets, de façon sûre, sur lesquelles fonder le calcul du coût du capital du CN; mais aussi pour obtenir
>
> (2) des données sur les centres de coûts géographiques aux fins de régressions des placements en biens et autres; et
>
> (3) la répartition des soldes des anciens comptes parmi les nouveaux.
>
> La répartition des soldes des anciens comptes dans ceux de la CUC révisée permettra d'appliquer pleinement le système comptable détaillé proposé par PMA et éliminera le besoin de comptes provisoires de fortune et de comptes "antérieurs à 198__" que Peat Marwick a jugés nécessaires en raison de l'absence de registres détaillés des immobilisations.

Conclusions du Comité

À cause de cette situation, il y a un certain nombre de problèmes à résoudre. Ils seront traités et réglés un à la fois.

Systems, is somewhat less severe but nevertheless represents a similar type of problem.

CN also opposed the Provinces' request that the C.T.C. set a schedule for CN's inventory of road property.

Position of the Provinces

The Provinces agreed that the revised UCA provide holding accounts for certain items pending their allocation into the new categories. In written evidence they also made the following comment on the inventory of CN's road property ordered as a result of the Income Tax Decision:

> The Provinces therefore urge that the C.T.C. set a schedule for CN's prompt completion of its compliance with the Order and that the required inventory be applied without undue delay to provide not only:
>
> (1) reliable gross and net asset bases for CN cost of capital computation; but also:
>
> (2) geographic cost centre data for property investment regressions and other purposes; and
>
> (3) distribution of retrospective balances to the new accounts.
>
> The distribution of retrospective balances to the revised UCA accounts will permit the full application of PMP's proposed detailed accounting and will eliminate the need for the makeshift interim accounts and 'prior to 198__' accounts which Peat Marwick found necessary because of present lack of detailed fixed property records.

Findings of the Committee

There are a number of issues to be resolved here. These will be discussed and ruled on in turn.

Tout d'abord, le CN et le CP ont demandé que les soldes concernant les comptes Autre matériel de la voie, Systèmes de communication et Signaux soient ajoutés à la liste des sous-comptes susceptibles d'être conservés indéfiniment. Nous pensons qu'il est possible de trouver un moyen de répartir ces montants entre les catégories de la CUC révisée. Même si les résultats de cette répartition ne sont pas parfaitement précis, elle est préférable à la non-répartition des montants en question.

Selon l'interprétation qui en est donnée, les commentaires des provinces concernant l'inventaire des biens ferroviaires du CN renferment deux requêtes: premièrement, que le Comité établisse l'échéancier de l'inventaire; deuxièment, que l'inventaire se déroule de façon à permettre la mise à exécution complète de la CUC révisée, y compris toute l'information géographique détaillée et toutes les ventilations de comptes de biens, de façon rétroactive. Le Comité décida, dans le cours de l'audience, qu'il n'acceptera aucun témoignage sur ce sujet tant donné sa décision relative au cas de l'impôt sur le revenu (1979). Le Comité ne se prononcera donc pas sur la demande des provinces dans la présente décision.

La CUC proposée prévoit que le Comité établisse des calendriers pour la répartition des montants versés à des sous-comptes provisoires et pour l'utilisation de l'information géographique détaillée. Le Comité renverra donc ces questions au Comité de la mise en vigueur et au Comité des centres de coûts géographiques respectivement.

Lors de l'examen des méthodes de répartition des soldes existants, les comités recevront instruction d'estimer

- le degré de précision qu'offre une méthode donnée;
- le coût de l'utilisation de la méthode pour les chemins de fer;
- le temps nécessaire à l'analyse des soldes en vertu de la méthode.

Les recommandations finales quant aux méthodes et aux délais de répartition des soldes existants seront communiquées au Comité qui rendra une décision finale.

First, CN and CP have requested that the balances relating to Other Track Material, Communications Systems and Signals be added to the list of sub-accounts which could be retained indefinitely. It is our opinion that a way can be found to allocate these amounts to revised UCA categories. Even if the results of this allocation are less than completely accurate, it would be preferable to leaving such amounts unallocated.

The Provinces' comments on the inventory of CN road property are interpreted as containing two requests: first, that the Committee set a schedule for the completion of the inventory; second, that the inventory be carried out in such a way as to permit the complete implementation of the revised UCA, including all detailed geographic information and all breakdowns of the property accounts, on a retroactive basis. The Committee ruled during the course of the Hearing that it would not hear evidence on this subject because of its Decision in the Income Tax Case (1979). The Committee, therefore, will not rule on the Provinces' request in this Decision.

The proposed UCA provides that the Committee set timetables for the allocation of amounts held in interim sub-accounts and for the implementation of detailed geographic information. The Committee therefore will refer these questions to the Implementation Committee and the Geographic Cost Centre Committee, respectively.

In considering methods of allocating existing balances, these committees will be directed to determine:

- the level of accuracy obtainable with a given method;
- the cost to the Railways of using the method;
- the time necessary to analyse the balances under the method.

The final recommendations on methods and timing for the allocation of existing balances will be forwarded to the Committee for a final decision.

7. Problèmes d'amortissement

Lors des audiences, Peat Marwick a présenté un document intitulé "Problèmes d'amortissement". Celui-ci traitait d'un certain nombre de questions touchant à l'application de la méthode d'amortissement par classes homogènes à l'actif des chemins de fer.

Le document concluait que, pour la plupart, les solutions à ces problèmes ne nécessitaient aucune modification à la CUC proposée, à une exception près, qui concerne le traitement des profits et pertes à l'alinéation de tous les éléments d'actif d'une classe. Dans ce cas, il est recommandé que la CUC révisée précise le traitement comptable indiquée de ces transactions.

Conclusions du Comité

Le Comité est d'accord que la CUC révisée renferme des instructions appropriées.

8. Centres de coûts géographiques

Historique

Malgré qu'il n'existait aucune exigence à cet égard dans la CUC, le CN et le CP ont, par le passé, classé géographiquement certaines données de comptabilité et d'exploitation. Les distinctions établies par le CN correspondaient à des "régions", tandis que celles du CP étaient faites par "divisions". La division du CP continue à représenter une unité d'organisation, contrairement à la région du CN. Par conséquent, les limites des régions du CN sont maintenant fictives, et le CN cherche à remplacer ces unités géographiques par des centres de coûts géographiques plus significatifs.

Le CN et le CP ont pu effectuer leurs propres analyses de coûts grâce à ces distinctions géographiques établies entre des données de comptabilité et d'exploitation. Ces distinctions servent à des fins de réglementation et à des fins internes depuis le milieu des années 1950.

Au cours des audiences, le Comité a annoncé la création d'un comité des centres de coûts géographiques. Par la suite, ce comité a reçu le mandat

7. Depreciation Matters

Peat Marwick presented a paper at the hearing entitled "Depreciation Problems". This dealt with a number of questions related to the application of the group method of depreciation to railway assets.

The paper concluded that, for the most part, the solutions to such problems did not require any amendments to the proposed UCA with one exception which relates to the treatment of profit or loss on the disposal of all assets in a class. In this case, it was suggested that the revised UCA should specify the correct accounting treatment for such transactions.

Findings of the Committee

The Committee agreed that the revised UCA should include appropriate instructions.

8. Geographic Cost Centres

Background

Historically, both CN and CP have made geographic separations of certain accounting and operating data although such separations were not prescribed in the UCA. CN separations corresponded to "areas" while CP's corresponded to "divisions". The CP division continues to represent an organizational unit but the CN area does not. As a result the CN area boundaries are now artificial, and it is understood that CN is seeking to replace these geographic units with more meaningful geographic cost centres.

It is through geographic separation of accounting and operating data that CN and CP have been able to perform their own cost analysis. These separations have been in use for regulatory and internal purposes since the mid fifties.

During the course of the Hearing, the Committee announced that a Geographic Cost Centre Committee was to be established. Subsequently, this committee was given a mandate to:

d'établir des critères de conception de centres de coûts géographiques pour les réseaux CN, CP et VIA. Ces critères serviront de lignes directrices dans la conception véritable de centres de coûts pour chaque chemin de fer. De plus, le Comité examinera le réseau de centres de coûts proposé pour chaque chemin de fer une fois terminé le travail de conception détaillé (détermination du nombre de centres de coûts, délimination des centres, etc.).

Position de Peat Marwick

Les conseillers étaient d'avis que la définition des centres géographiques particuliers constituait une tâche distincte, qu'il ne fallait pas traiter dans le cadre de la CUC si ce n'est pour énoncer les besoins généraux en centres de coûts géographiques. Peat Marwick estimait que le Comité devrait établir des centres de coûts géographiques particuliers en étroite collaboration avec les chemins de fer et les autres intéressés.

Position du CN et du CP

Le CN et le CP étaient d'accord avec la recommandation de Peat Marwick pour que certains comptes de la CUC soient divisés par centres de coûts géographiques. Ils ont affirmé que les centres de coûts géographiques seraient différents pour chaque chemin de fer et nécessiteraient probablement des modifications à mesure que changeraient l'exploitation et l'organisation du chemin de fer. Ils ont maintenu que la définition explicite des centres de coûts géographiques de chaque chemin de fer alourdirait la CUC et en réduirait la souplesse. Ils reconnaissent que tous les intéressés devraient participer à l'établissement des critères de sélection des centres de coûts géographiques, mais ils recommandent fortement que la désignation de centres de coûts géographiques par les chemins de fer soit exclusivement du ressort du Comité.

Position des coopératives de mise en commun

Les coopératives de mise en commun ont demandé de participer pleinement à l'activité du Comité des centres de coûts géographiques. Elles demandent également que ce comité soit

"develop criteria for the design of geographic cost centres for the CN, CP and VIA systems. These criteria will be used as guidelines in the actual design of cost centres for each railway. In addition, the Committee will review the proposed system of cost centres for each railway after the detailed design work (specification of the number of cost centres, delineation of boundaries) has been carried out".

Position of Peat Marwick

The consultants were of the opinion that the definition of the specific geographic centres is a separate task, not something to be dealt with in the forum of the UCA, other than to enunciate the general requirements for geographic cost centres. Peat Marwick submitted that specific geographic cost centres should be established by the Committee in close consultation with the Railways and other parties.

Position of CN and CP

CN and CP agreed with Peat Marwick's proposal that certain UCA accounts be subdivided by geographic cost centre. However, they argued that the geographic cost centres would be different for each railway and would probably require adjustments as the operations and organization of each railway changed. They submitted that the explicit identification of the geographic cost centres of each railway would make the UCA unwieldy and inflexible. They accepted that interested parties could be involved in establishing the criteria for the selection of geographic cost centres but stongly recommended that designation of geographic cost centres by the railways should be solely the responsibility of the Committee.

Position of the Pools

The Pools requested full participation on the Geographic Cost Centre Committee. They argued further, that this committee should be responsible not only for the determination of the

responsable non seulement de déterminer les critères de conception des centres de coûts, mais aussi de leur conception même.

Position des provinces

Au cours des audiences, les provinces ont exprimé le désir d'inclure expressément les définitions des centres de coûts géographiques dans la CUC révisée étant donné leur importance primordiale pour l'interprétation des données recueillies par l'intermédiaire de la CUC. Dans la réfutation finale que les provinces ont présentée par écrit, elles ont manifesté leur désaccord avec l'affirmation des chemins de fer selon laquelle la CUC serait plus lourde et moins souple si on y incluait la définition des centres. Elles ont donné comme argument l'exigence de la *Loi sur les chemins de fer* en vertu de laquelle la CUC doit être révisée au besoin, à intervalles ne dépassant pas deux ans. Grâce à cette disposition, la définition des centres de coûts géographiques devrait pouvoir être modifiée au besoin.

Les provinces appuyaient l'idée des centres de coûts géographiques telle qu'énoncée par Peat Marwick. Dans les témoignages présentés au cours des audiences, elles ont reconnu qu'il n'avait pas été possible jusque-là de déterminer que seraient les centres de coûts géographiques. Elles ont également exprimé le désir de participer pleinement à l'activité du Comité des centres de coûts géographiques, lequel, estiment-elles, devrait être habilité à approuver les centres de coûts réels une fois que ceux-ci auront été délimités par les chemins de fer.

Conclusions du Comité

Le Comité conclut que la délimitation des centres de coûts géographiques est une tâche distincte. Il est prévu que tous les intéressés participeront au Comité des centres de coûts géographiques constitué à cette fin. Il sera chargé d'établir les critères nécessaires et de réviser la conception des centres de coûts géographiques proposés.

Les Comités des centres de coûts géographiques recevront instruction de présenter son rapport final accompagné de recommandations

criteria for the design of cost centres, but also for the design of the cost centres themselves.

Position of the Provinces

During the course of the Hearing, the Provinces expressed their desire that cost centre definitions be expressly included in a revised UCA, since they are fundamental to the interpretation of data that will be collected by means of the UCA. In the Provinces' final written rebuttal, they opposed the Railways' claim that the actual inclusion of the definition in the UCA would make it unwieldy and inflexible. They argued that the *Railway Act* requires that the UCA be revised "as necessary", at intervals of not longer than two years. This provision should ensure that the revisions to the identification of cost centres can be made as required.

The Provinces were supportive of the concept of geographic cost centres as proposed by Peat Marwick. In their evidence during the Hearing they recognized that at this stage it has not been possible to identify what the geographic cost centres will be. They also expressed their desire for full participation on the Geographic Cost Centre Committee which they regard should have the right to approve the actual cost centres after these have been identified by the Railways.

Findings of the Committee

The Committee finds that the identification of the geographic cost centres is a separate task. The Geographic Cost Centre Committee established for this purpose is to include the participation of all interested parties. It will be responsible for the establishment of the necessary criteria and for the review of the design of the proposed geographic cost centres.

The Geographic Cost Centre Committee will be directed to submit its final report accompanied by the recommendations by October 1,

le 1er octobre 1981 au plus tard, par suite de quoi une ordonnance sera publiée sur les centres de coûts géographiques.

9. Amortissement de la voie et des infrastructures par centre de coûts

Historique

Cette question repose sur la proposition des coopératives de mise en commun pour que les frais d'amortissement et l'amortissement accumulé relativement aux éléments d'actif de la voie et des infrastructures soient inscrits par centre de coûts géographiques.

L'adoption de la *Loi nationale sur les transports* en 1967 a nécessité la réorientation de la détermination des coûts à des fins réglementaires de façon à insister sur l'évaluation des coûts d'embranchements, de services ou de types de trafic particuliers plutôt que sur le taux de rendement global pour le chemin de fer. Cela a soulevé la question de savoir s'il est souhaitable d'utiliser l'amortissement à l'échelle du système calculé selon la méthode des classes homogènes comme base de données pour calculer le coût de composantes du système. Cette préoccupation a été exprimée dans l'enquête de 1967-1969 sur les frais. Dans les "*Motifs de l'ordonnance n° R-6313*", le Comité a formulé les conclusions suivantes concernant les éléments d'actif d'embranchements:

> Cependant, ces frais normaux de dépréciation sont fondés sur un plan de groupe qui reflète la perte moyenne de valeur des éléments d'actif dans chaque catégorie de biens pour tout le chemin de fer. Vu que nombre d'éléments s'usent plus vite lorsque le trafic est considérable que lorsqu'il est faible, les frais de dépréciation, en dollars, sont d'ordinaire excessifs lorsqu'ils sont appliqués seulement aux éléments de lignes à faible densité de trafic.
>
> Le plan de dépréciation par groupe voile de même l'investissement net proprement attribuable aux installations de la voie sur les embranchements. Comme les comptes de biens et les accumulations pour réserves de dépréciation s'étendent à tous les biens d'une catégorie donnée pour tout le réseau, les totaux d'investissement net qui en sont dérivés reflètent l'âge

1981 subsequent to which an order will be issued on the geographic cost centres.

9. Depreciation of Way and Structures by Cost Centre

Background

This issue has its origin in the Pools' proposal that depreciation charges and accumulated depreciation in respect of Way and Structures assets be recorded by geographic cost centre.

The passage of the *National Transportation Act* in 1967 necessitated a change in the orientation of regulatory cost finding from an emphasis on the overall rate of return for the railway to the determination of costs of particular branch lines, services or types of traffic. This, in turn, raised the question of the adequacy of system-wide depreciation calculated under the group plan as a data base for the calculation of costs of parts of the system. This new concern was expressed in the 1967-69 Cost Inquiry. In "*Reasons for Order No. R-6313*", the Committee expressed the following conclusions with regard to branch line assets:

> These normal depreciation charges, however, are based on a group plan which reflects the average loss of asset value within each property classification throughout the entire railway. Since many assets will wear out faster under heavy traffic than under light traffic, the dollar charges for depreciation are usually excessive when applied only to the assets of light density lines.
>
> The group depreciation plan similarly obscures the net investment appropriately assignable to the road property on branch lines. Since both property accounts and depreciation reserve accumulations cover all property of a given class throughout the railway, the net investment totals derived from them reflect the average age of investment on the same system-wide

moyen de l'investissement sur la même base d'ensemble du réseau. Étant donné que la plupart de l'investissement est relativement très âgée et qu'elle comporte un taux peu élevé de remplacement du capital, les biens d'une catégorie donnée d'un embranchement moyen sont sujets à une plus grande dépréciation que ceux du réseau dans son ensemble. Permettre un coût de capital sur la base de l'âge moyen des éléments d'actif du réseau serait exagérer le rendement d'investissement qui devrait être correctement attribué aux embranchements aux fins du calcul de la perte réelle en vertu de l'article 314B.

basis. Given the relatively great age and the low rate of capital replacement of much of the investment, the average branch line property of a given class is likely to be more depreciated than that of system as a whole. To allow a cost of capital on the basis of average system age of assets would overstate the investment return which appropriately should be assigned to branch lines for the purpose of calculating actual loss under Section 314B.

Une solution à ces difficultés serait d'étudier les caractéristiques précises du vieillissement de chaque élément des biens sur chaque embranchement dont l'abandon est projeté, et d'établir un taux de dépréciation et un niveau d'investissement net appropriés.

A solution to these difficulties would be to study the specific aging characteristics of each property item on each branch line proposed for abandonment, and to develop an appropriate depreciation rate and level of net investment.

Malheureusement, il n'existe généralement pas de données disponibles qui permettraient de faire de telles analyses précises et détaillées.

Unfortunately, data are not generally available to permit such specific and detailed analysis.

Cette question a été débattue de nouveau devant la Commission Snavely en 1975-1976. Comme lors de l'enquête précédente, la question avait deux aspects: aboutit-on à la surévaluation des frais d'amortissement des embranchements à faible densité utilisés pour la collecte des céréales en fondant leur calcul sur les moyennes de l'ensemble du réseau, et obtient-on une valeur nette exagérée de ces lignes lorsqu'on applique aux placements dans ces lignes les ratios net sur brut de l'ensemble du réseau?

This question was again debated before the Snavely Commission in 1975-76. As in the previous inquiry, there were two aspects to the question: do depreciation charges based on system-wide averages overstate the depreciation charges related to the light density branch lines used to gather grain, and does the application of system-wide net-to gross ratios to investment in these lines result in overstated net values?

En réponse à la première question, la Commission Snavely a conclu que "l'application, par les chemins de fer, des taux d'amortissement moyens du réseau aux immobilisations brutes des lignes dépendant du transport du grain entraînerait une surestimation des frais d'amortissement afférents à ces lignes." Quant à la seconde question, la Commission Snavely a conclu que "les quotients net-à-brut du réseau ne pouvaient s'appliquer à ces lignes en raison du report important et prolongé des dépenses d'immobilisation."

In answer to the first question, the Snavely Commission found that "the Railways' application of the system average depreciation on the grain dependent lines overstated the depreciation expense attributable to these lines". In answer to the second question, the Snavely Commission found that "system net-to-gross ratios were not applicable to these lines because of the substantial and prolonged deferral of capital expenditures".

La Commission a également fait remarquer que, dans les deux cas, les coûts des autres sections servant au transport des céréales (c'est-à-dire les lignes servant au transport des céréales mais non classifiées comme dépendant de ce transport) seraient plus élevés si on utilisait des données plus précises sur les taux d'amortissement et les ratios net sur brut:

> Bien que, dans une certaine mesure, cette surestimation et cette sous-estimation coexistantes se neutralisent, nous ignorons si l'utilisation de taux d'amortissement et de quotients net-à-brut adéquats pour les lignes augmenterait ou réduirait les coûts totaux en capital que nous avons attribués au grain statutaire. (Selon la définition de la Commission, "coût en capital" signifie la somme des frais d'amortissement et du coût des fonds en capital.)

Afin de faire la lumière sur ces questions, la Commission Snavely a recommandé

> la création de classes d'actif et de taux d'amortissement distincts pour les lignes dont l'existence dépend du transport du grain. Nous croyons en outre que l'on accroîtrait sensiblement la spécificité des coûts en élargissant ce concept afin d'y prévoir des classes d'actif distinctes et des taux d'amortissement distincts pour les lignes principales et les embranchements. Nous recommandons la création de ces nouvelles classes parce que les embranchements et les lignes principales présentent des caractéristiques différentes de service (surtout quant à la densité du trafic). Par conséquent, les biens corporels que comportent les embranchements peu achalandés peuvent fournir un service utile pendant plus d'années que les mêmes éléments d'actif d'une ligne principale très achalandée.

Position des coopératives de mise en commun

Les coopératives de mise en commun ont recommandé que, une fois définis les centres de coûts géographiques, la CUC soit modifiée de façon à exiger l'inscription des frais d'amortissement et de l'amortissement accumulé sur les placements dans la voie et les infrastructures par centre de coûts géographique. Les coopéra-

The Snavely Commission also pointed out that, in both cases, costs on other sections of the system used to carry grain, (i.e., lines used to transport grain, but not classified as grain-dependent) would be higher if more specific data on depreciation rates and net-to-gross ratios were used:

> While this concurrent overstatement and understatement are offsetting to some extent, we do not know whether the use of proper depreciation rates and net-to-gross ratios for both the grain dependent lines and other lines would increase or decrease the total capital costs we have attributed to grain. (In the Commission's terminology, "capital cost" was defined as "the sum of the depreciation expense and the capital funds cost".)

In order to clarify these questions, the Snavely Commission recommended:

> ... that separate asset groups and depreciation rates be created for the grain dependent lines. We further suggest that specificity in costing would be substantially improved by expanding this concept to provide for separate asset groups and depreciation rates for main lines and for other branch lines. The reason for recommending the creation of these new groups is that the branch lines and main lines have different service characteristics (most noticeably traffic density). As a result, physical assets on light density branch lines may provide useful service for more years than the same assets on a heavy density main line.

Position of the Pools

The Pools recommended that, once the geographic cost centres have been defined, the UCA should be amended to require the recording of depreciation charges and accumulated depreciation on investment in Way and Structures by geographic cost centre. The Pools noted that "geographic cost centre" will not neces-

tives ont fait remarquer que le "centre de coûts géographique" ne représente pas nécessairement la même unité dans tous les comptes. Elles proposent la comptabilisation de l'amortissement dans quatre ou cinq centres de coûts plutôt que pour le plus grand nombre qu'il convient d'utiliser pour d'autres comptes. Ceci réduirait au minimum les problèmes d'administration et de tenue de livres des chemins de fer.

Les coopératives ont étayé leurs recommandations de plusieurs motifs.

Elles ont fait remarquer que la CUC proposée "manque d'uniformité en ce sens que les principaux comptes de biens concernant la voie et les infrastructures seraient tenus sur la base des centres de coûts géographiques, ce qui ne serait pas prévu pour l'amortissement".

Elles ont cité la recommandation de la Commission Snavely, mentionnée ci-dessus, voulant que des groupes d'éléments d'actif et des taux d'amortissement distincts soient établis pour les embranchements dépendant du transport des céréales et la recommandation connexe d'en faire de même pour les embranchements autres et les lignes principales.

Enfin, elles ont exprimé l'avis que le système actuel aboutit à une évaluation excessive du coût en capital de la voie et des infrastructures servant au transport des céréales:

> En ce qui concerne le coût du transport des céréales, le calcul de la valeur comptable nette des biens ferroviaires basé sur les ratios net sur brut à l'échelle du réseau aboutit à une surévaluation du coût en capital des embranchements, lesquels sont relativement vieux, et à une sous-évaluation du coût en capital des lignes principales, et si cet amortissement était utilisé pour le calcul de ratios net sur brut distincts, l'emploi de ceux-ci réduirait la valeur comptable nette et le coût en capital des embranchements, à comparer à l'emploi d'un ration net sur brut à l'échelle du réseau.
>
> Par contre, l'emploi de ratios distincts amènerait une valeur comptable nette et un coût en capital accrus pour les lignes principales. Bien que l'effet de ce change-

arily denote the same unit for every account. They suggested that depreciation should be recorded by about four or five cost centres, rather than by the larger number of cost centres appropriate for other accounts. This would minimize the administrative and record keeping problems of the Railways.

The Pools gave several reasons for their recommendations.

They noted that the proposed UCA is "inconsistent in that the primary Way and Structures property accounts would be recorded on a geographic cost centre basis, while the depreciation would not".

They cited the recommendation of the Snavely Commission which was noted above, that separate asset groups and depreciation rates be created for grain-dependent lines and the related suggestion that separate asset groups and depreciation rates should also be created for other than grain-dependent branch lines and main lines.

Finally, they argued that the present system overstates the capital costs of Way and Structures used to carry grain:

> With respect to the cost of transporting grain, use of system-wide net to gross ratios for determination of net book value of road property overstates cost of capital on branch lines, which are relatively old and understates cost of capital on main lines. If accumulated depreciation were maintained separately for main lines and branch lines, and used to determine separate net to gross ratios therefore, application of these separate ratios would result in a reduced net book value and cost of capital for branch lines, relative to use of a system-wide net to gross ratio.
>
> Conversely, use of such separate ratios would result in an increased net book value and cost of capital for main lines. While the impact of this change on alloca-

ment dans la répartititon du coût du transport au grain soit en quelque sorte contrebalancé, son résultat net serait une réduction du coût car, comme le précise M. Edsforth dans son témoignage (compte rendu intégral, vol. 3, p. 401, lignes 9-14) l'emploi d'un ratio net sur brut de l'ensemble du réseau résulte en une part du coût en capital attribuable au grain sur les embranchements qui est à peu près le double de ce qu'elle est pour les lignes principales. Au surplus, le pourcentage de réduction de la part attribuable aux embranchements serait vraisemblablement supérieur de beaucoup au pourcentage de hausse pour les lignes principales.

En ce qui concerne la distinction à faire entre les placements ferroviaires en première et seconde catégories, comme il est prévu dans la CUC proposée et selon la solution avancée par le CN et le CP, les coopératives de mise en commun ont fait savoir que ceci ne constituerait pas une solution satisfaisante. Elle ne s'appliquerait au rail à l'exclusion des autres comptes du groupe de la voie et des infrastructures. De plus, comme il n'est pas nécessaire de répartir ainsi l'amortissement accumulé, il ne serait pas possible d'établir des ratios net sur brut distincts pour le rail en fonction des catégories.

Position du CN et du CP

Le CN et le CP s'entendaient pour dire que la proposition des coopératives augmenterait considérablement le volume de travail nécessaire à l'administration du système d'inscription des frais d'amortissement et de l'amortissement accumulé. Elle entraînerait trop de catégories pour lesquelles il faudra recueillir des données. La répartition aux centres de coûts de l'amortissement accumulé actuel serait très difficile.

Le CN et le CP ont signalé que la proposition des coopératives ne tranche pas la question de savoir s'il faut établir des taux d'amortissement propres à chaque centre de coûts. Selon le témoignage des chemins de fer:

> Il serait préférable d'employer des taux d'amortissement individuels pour chaque centre de coûts géographique. Les pratiques comptables normales prévoient que chaque catégorie de biens à amortir ait son propre taux d'amortissement calculé

tion of cost to grain would therefore contain offsets, the net result would be cost reduction since, as pointed out in Mr. Edsforth's testimony (Tr. Vol.3, P. 401, Lines 9-14), use of a system-wide net to gross ratio results in the allocated cost of capital to grain from branch lines being about double that for main lines. Further, the percentage reduction in the branch line allocation would probably be substantially in excess of the percentage increase for main lines.

Regarding the separation of rail investment into first and second position categories, as provided for in the proposed UCA and advocated as a solution by CN and CP the Pools noted that this would not adequately address the problem. This would apply only to rail, not to other accounts in the Way and Structures group. In addition, since there is no requirement that accumulated depreciation be divided in this way, there would be no way to establish separate net-to-gross ratios for rail by position.

Position of CN and CP

CN's and CP's position was that the Pools' proposal would increase considerably the work necessary to administer the systems of recording depreciation charges and accumulated depreciation. It would result in too may categories for which such records would have to be kept. The allocation of the present accumulated depreciation to cost centres would be very difficult.

CN and CP noted that the Pools' suggestion is ambiguous on the question of whether separate depreciation rates should be established by cost centre. According the the Railways' evidence:

> It would be preferable to use separate depreciation rates by geographic cost centre. Normal accounting practice requires that each separate depreciation category should have its individual depreciation rate appropriate for the anticipated ser-

d'après la durée de vie utile et la valeur de récupération des éléments d'actif compris dans la catégorie; autrement il pourrait se produire des déséquilibres entre l'amortissement accumulé et le placement brut. Cependant, l'emploi de taux d'amortissement distincts ferait augmenter de façon marquée les frais et le volume de travail nécessaires au contrôle du système d'amortissement et à l'établissement de lignes de service, de taux de récupération et de taux d'amortissement. La multiplication de nouveaux comptes de biens jumelée aux taux d'amortissement distincts rendrait le nouveau système excessivement onéreux et difficile à administrer.

vice life and salvage proceeds of the included assets; otherwise imbalances between accumulated depreciation and gross investment could arise. However, if separate depreciation rates were used, the costs and work required to monitor the depreciation system and to establish service lines, salvage rates and depreciation rates would increase markedly. Together with the proliferation of new property accounts, separate depreciation rates would make the new depreciation system excessively costly and awkward to administer.

Le CN et le CP ont aussi affirmé que la proposition des coopératives donnerait des classes d'éléments d'actif trop restreintes pour qu'il soit possible d'appliquer avec succès la méthode de l'amortissement par classes. Il faut une base de données d'une certaine importance pour que cette méthode soit valable, étant donné qu'elle repose sur des hypothèses sur des moyennes statistiques et une répartition normale des aliénations.

CN and CP also argued that the Pools' proposal would result in the definition of asset groups too small to allow the successful application of the group method of depreciation. Since this method relies on assumptions about statistical averages and a normal distribution of retirements, an asset base of a certain size is necessary for the method to be viable.

Enfin, ils maintiennent que la CUC proposée produirait suffisamment de données pour faciliter le calcul du prix de revient des embranchements et des lignes principales sans qu'il soit nécessaire de répartir les frais d'amortissement et l'amortissement accumulé par centres de coût géographiques. Ils se fondent sur la disposition de la CUC proposée qui prévoit des taux d'amortissement distincts pour les voies nouvelles (1re position) et les voies de repose (2e position) qui se rapprocheraient suffisamment des catégories d'amortissement distinctes proposées par les coopératives de mise en commun.

Finally, they argued that the proposed UCA would provide sufficient data to facilitate better costing of branch and main lines without a requirement that depreciation expense and accumulated depreciation be recorded by geographic cost centre. They based their argument on the proposed UCA's provision of separate depreciation rates for new rail (1st position) and relay rail (2nd position) which would be a sufficient approximation to the separate depreciation categories suggested by the Pools.

Dans leur réponse, le CN et le CP ont critiqué l'argument des coopératives selon lequel l'emploi de ratios net sur brut à l'échelle du réseau mène à une surévaluation des coûts en capital des embranchements. Ils admettent la possibilité d'un écart entre les ratios net sur brut particuliers des embranchements et des ratios net sur brut de l'ensemble du réseau. Par contre, à long terme, il n'y a aucune raison de penser que cet écart sera significatif.

In their reply argument, CN and CP were also critical of the Pools' argument that the use of system-wide net-to- gross ratios overstates the capital costs related to branch lines. They conceded that in specific instances the specific net-to-gross ratios associated with a branch line could vary from the system wide net-to-gross ratios. However, in the long run, there is no reason to believe that specific net-to-gross ratios would be significantly different from the system average.

Conclusions du Comité

Le Comité comprend que les coopératives se préoccupent principalement du coût du transport des céréales. Ces coûts ont d'ailleurs été l'objet d'enquêtes spéciales comme celles de la Commission MacPherson et de la Commission Snavely. Ces enquêtes ont été menées sur la base de données produites par les systèmes de calcul du prix de revient des chemins de fer et des études spéciales. Le Comité a des besoins permanents en données touchant à l'abandon d'embranchements et aux subventions destinées à ces derniers qui sont affectés par les questions soulevées par les coopératives de mise en commun.

Le Comité a donc envisagé les arguments des coopératives dans le contexte des abandons d'embranchements et des subventions à ces derniers plutôt que simplement par rapport à l'établissement du prix de revient pour le grain; l'amélioration de la détermination des coûts pour les abandons et les subventions avantagera également la base de données utilisée dans toute enquête future sur le coût des céréales.

D'une certaine façon, la proposition des coopératives a été mal qualifiée, car les coopératives ne proposent pas que l'amortissement soit comptabilisé par centres de coûts géographiques, au sens de la définition donnée de ces centres dans la CUC proposée. Le système de centres de coûts géographiques envisagé dans la CUC proposée a pour objet de servir de base de données à l'analyse par régression. On ne pourrait faire suffisamment d'observations à cette fin à partir de quatre ou cinq centre de coûts (comme il est proposé par les coopératives).

La proposition des coopératives se rapproche davantage des sous-comptes prévus dans la CUC proposée pour certains comptes que du réseau de centres de coûts géographiques envisagé par Peat Marwick.

Peu importe l'expression employée, le nombre restreint de classes proposées par les coopératives entraîne un certain nombre de conséquences. L'argument des coopératives selon lequel le traitement des comptes de biens et d'amortissement qu'appelle la CUC proposée manque d'uniformité peut être soulevé par rap-

Findings of the Committee

The Committee understands that the Pools are primarily concerned with the costs of moving grain. These costs have been the subject of special investigations such as the MacPherson Commission and the Snavely Commission. The investigations have relied on data generated by a combination of the railway costing systems and by special studies. The Committee has ongoing data requirements related to branch line abandonments and subsidies which are also affected by the questions raised by the Pools.

The Committee therefore considered the Pools' arguments in the context of branch line abandonments and subsidies rather than solely in relation to grain costing; improvements in cost finding for the former purpose will also lead to improvements in the data base used in any future investigations of grain costs.

The Pools' proposal is, in a sense, misnamed. It is not really a proposal that depreciation be recorded by geographic cost centre, given the sense in which the term "geographic cost centre" is used in the proposed UCA. The system of geographic cost centres envisaged in the proposed UCA is meant to serve as a data base for regression analysis. A system of four or five cost centres (as proposed by the Pools) would not provide a sufficient number of observations for this purpose.

The Pools' proposal has more in common with the sub-accounts provided in the proposed UCA for some accounts than with the system of geographic cost centres envisaged by Peat Marwick.

Regardless of terminology, the limited number of categories proposed by the Pools has a number of consequences. The Pools' argument that the proposed UCA is inconsistent in its treatment of property and depreciation accounts would also hold for the Pools' own proposed system, since depreciation would be recorded in

port au système proposé par les coopératives car l'inscription de l'amortissement serait moins détaillée que les comptes de biens correspondants.

Les divers arguments présentés par le CN et le CP étaient basés sur un système éventuel ayant entre 30 et 100 centres de coûts. S'il n'y a que quatre ou cinq classes, il est évident que la complexité du système n'égalera pas celle du système proposé par le CN et le CP. De même la préoccupation du CN et du CP concernant le fonctionnement de la méthode d'amortissement par classes avec une base restreinte d'éléments d'actif aurait tendance à disparaître.

Les coopératives ne se sont pas prononcées avec précision sur la question de savoir s'il fallait établir des taux d'amortissement distincts pour les diverses classes d'éléments d'actif que prévoit leur propostion. Le Comité est d'accord avec le CN et le CP qu'il convient d'établir des taux distincts. L'enquête sur les frais de 1967-1969 et la Commission Snavely ont mis au jour un problème de taux d'amortissement semblable au problème des ratios de net sur brut cité par les coopératives. La citation des délibérations de la Commission Snavely fournie par les coopératives recommande l'adoption de taux d'amortissement individuels pour chaque classe d'éléments d'actif établie.

Les affirmations du CN et du CP suivant lesquelles les ratios net sur brut des éléments d'actif des embranchements se rapprocheraient de la moyenne du réseau si des données particulières étaient disponibles ont été longuement discutées lors de l'enquête sur les frais et devant la Commission Snavely. À ces deux occasions, les conclusions formulées étaient contraires à ce que maintiennent le CN et le CP aux présentes audiences.

L'argument du CN et le CP voulant que "l'évaluation du coût du capital sur la base du placement particulier net donne possiblement une mesure trompeuse de ce coût" semble résulter d'une mauvaise interprétation de la proposition des coopératives. Celles-ci proposent que l'amortissement soit réparti entre quatre ou cinq groupes généraux, sans nécessairement qu'il soit inscrit de façon très détaillée. À l'intérieur de chaque groupe, la moyenne des ratios net sur brut serait établie dans une certaine mesure de manière à résoudre le problème cité par le CN et le CP. De plus, on utiliserait des ratios net sur

less detail than the corresponding property accounts.

The various arguments put forward by CN and CP were based upon a potential system containing 30 to 100 cost centres. If only four or five categories are involved, obviously the increase in the complexity of the system would not be as great as that envisaged by CN and CP. Similarly, CN's and CP's concern about the operation of the group depreciation method with a small asset base would tend to disappear.

The Pools were not entirely clear on the question of whether different depreciation rates should be established for the different categories of assets to be created under their proposal. The Committee agreed with CN and CP that separate rates should be established. The Cost Inquiry of 1967-69 and the Snavely Commission both identified a problem with depreciation rates similar to the problem with net-to-gross ratios cited by the Pools. The passage from the Snavely Commission cited by the Pools recommends the creation of specific depreciation rates for each category of asset established.

CN's and CP's claim that the net-to-gross ratio of assets on branch lines would approximate the system average if specific data were available was extensively discussed during the Cost Inquiry and before the Snavely Commission. Both of these bodies reached conclusions contrary to CN's and CP's contention in this Hearing.

CN's and CP's argument that "to determine the cost of capital on a specific net investment basis could lead to a misleading measure of such cost" seems to rest on a misunderstanding of the Pools' proposal. The Pools are proposing that depreciation be categorized into only four or five broad groups, not that it be recorded in very detailed manner. Within each group, there would be a certain averaging of net-to-gross ratios which would overcome the problem cited by CN and CP. In addition, where replacement of assets was being systematically deferred on lines of a certain type, or accelerated on other lines,

brut différents là où le remplacement d'éléments d'actif est systématiquement reporté sur certains types de lignes ou accéléré sur certains autres. Cela apporterait des améliorations souhaitables à la base de données utilisée pour l'établissement du prix de revient. Tant l'enquête sur les frais que la Commission Snavely ont sérieusement remis en question le caractère adéquat des taux d'amortissement à l'échelle du réseau et les ratios net sur brut pour le calcul des coûts de segments du réseau ferroviaire.

this would be reflected in different net-to-gross ratios. This would be a desirable improvement in the data base used for costing. The adequacy of system-wide depreciation rates and net-to-gross ratios when used for the calculation of costs for segments of the railway system was seriously questioned by both the Cost Inquiry and the Snavely Commission.

Le Comité considère que la solution de ces problèmes peut prendre la forme d'un système d'inscription de l'amortissement selon les grandes lignes de la proposition des coopératives.

The Committee considers that a solution to these problems may lie in a system of recording depreciation along the lines of the Pools' proposal.

Bien que le Comité reconnaisse les mérites de la proposition des coopératives, il estime qu'il ne serait pas avantageux d'y donner suite actuellement. Le système de catégories à employer doit être conçu de façon à concorder avec le système de centres de coûts géographiques à élaborer en vertu de la CUC révisée. Le nombre de sous-comptes et leur définition dépendraient, par exemple, de la classification des lignes en fonction de la densité de trafic à l'intention de l'élaboration du système de centres de coûts. Il faudra tenir compte également de la mesure dans laquelle on distingue, dans les centres de coûts géographiques, entre les gares de triage et les terminus d'une part et les voies principales d'autre part. De plus, la proposition des coopératives ne peut s'appliquer également à tous les types d'éléments d'actif. À l'heure actuelle, il existe un certain nombre de comptes pour lesquels il est impossible de dire *a priori* avec précision dans quelle mesure s'appliquera la proposition.

While the Committee sees merit in the Pools' proposal, it would be impractical to implement now. The system of categorization to be used should be designed to dovetail with the sytem of geographic cost centres to be developed under the revised UCA. The number of such sub-accounts and their definition would depend, for example, on the classification of lines by traffic density to be used in the development of the cost centre system. The extent to which the geographic cost centres separate yards and terminals from running tracks would also be a factor. In addition, the Pools' proposal is not equally applicable to all types of assets. At this time there are a number of accounts for which it is impossible to determine on *a priori* basis to what extent the proposal is applicable.

C'est pourquoi la proposition des coopératives de mise en commun ne sera pas incorporée dans la CUC révisée actuellement. Lorsque l'élaboration du système de centres de coûts géographiques sera suffisamment avancée pour permettre la définition d'une série de sous-comptes pour le calcul de l'amortissement qui tienne compte de la densité de trafic et peut-être d'autres facteurs tels que l'âge des éléments d'actif, l'étendue des remplacements reportés et le rapport avec le transport de céréales, cette question sera étudiée à fond et les modifications indiquées à la CUC seront envisagées. Le Comité donnera instruction au Comité des centres de coûts géo-

For these reasons, the Pools' proposal will not be incorporated in the revised UCA at this time. When the system of geographic cost centres is sufficiently developed to permit the definition of a set of sub-accounts for depreciation reflecting traffic density, and possibly other characteristics such as age of assets, extent of deferred replacements, and relation to grain traffic, this issue will be examined in detail and appropriate amendments to the UCA considered. The Committee will instruct the Geographic Cost Centre Committee to bear this in mind when developing the system of cost centres and to make whatever provision they find necessary

graphiques de tenir compte de cette situation lors de l'élaboration du système de centres de coûts et de prendre les dispostions qu'il juge nécessaire afin de faciliter la création des sous-comptes d'amortissement.

10. Répartition des wagons de marchandises par catégories

Historique

Cette question est issue d'une suggestion faite par les coopératives de mise en commun pour que les placements en wagons de marchandises et leur amortissement soient divisés en fonction de l'âge des wagons. Une question semblable à celle-ci avait été débattue devant la Commission Snavely. À ce moment-là les provinces avaient affirmé que les wagons couverts servant au transport de céréales étaient plus vieux que la moyenne du réseau et elles ont estimé avec précision les placements nets et bruts dans ces wagons en fonction de leur âge réel. Le CN et le CP ont maintenu que le ratio net sur brut moyen du réseau pouvait très bien être utilisé pour ces wagons. La Commission Snavely a recommandé la création d'un groupe distinct, ayant son propre taux d'amortisement, pour les wagons consacrés essentiellement au transport des céréales.

Position de Peat Marwick

Les conseillers ont retenu les wagons couverts normales de 40 pieds comme groupe distinct dans la CUC proposée. Ils sont d'avis que ceci isolera suffisamment les wagons qui ont suscité la controverse devant la Commission Snavely.

Position des coopératives

Les coopératives ont proposé que tous les types de wagons de marchandises soient subdivisés par groupes d'âge (en trois groupes, soit de 0 à 15 ans, de 15 à 30 ans et plus de 30 ans, selon une suggestion) pour les comptes de biens et d'amortissement. Elles ont marqué leur préoccupation au sujet du fait que la CUC proposée n'identifie pas avec suffisamment de précision la flotte actuelle servant au transport des céréales, notamment du point de vue de l'âge. Elles ont manifesté de l'inquiétude face à la possibilité que d'autres types de wagons plus vieux soient affectés au

10. Freight Car Categorization

Background

This issue has its origin in a suggestion by the Pools that freight car investment and depreciation should be subdivided according to the age of the cars. An issue similar to the present one was debated before the Snavely Commission. At that time, the Provinces contended that box cars used in the grain trade were older than the system average and developed specific estimates of net and gross investment in such cars, based on the actual age of the cars. CN and CP argued that a system average net-to-gross ratio was appropriate for these cars. The Snavely Commission recommended that a separate group, with its own depreciation rate, be created for cars substantially dedicated to the grain trade.

Position of Peat Marwick

The consultants have isolated 40 foot standard box cars as a separate group in the proposed UCA. They believed that this will sufficiently isolate the cars which were the subject of controversy before the Snavely Commision.

Position of the Pools

The Pools proposed that all types of freight cars be further subdivided by age groups (a three-way categorization, for example: 0 to 15 years, 15 to 30 years and over 30 years, was tentatively suggested) for property and depreciation accounts. They were concerned that the proposed UCA did not sufficiently identify the present grain fleet, especially its age characteristics. They were also concerned that, in future, older cars of other types would be moved into grain service to replace the 40 foot box cars, and should this occur the proposed UCA would not

to facilitate the creation of these depreciation sub-accounts.

transport des céréales en remplacement des wagons couverts de 40 pieds et, si cela devait se produire, la CUC proposée ne prévoit pas la comptabilisation du coût de ces wagons distinctement du coût de wagons moins anciens du même type.

Position du CN et du CP

Le CN et le CP étaient d'accord avec le traitement comptable énoncé dans la CUC proposée. Ils ont fait remarquer que Peat Marwick avait produit un système souple qui peut accepter les changements apportés à la flotte consacrée aux céréales au fur et à mesure qu'ils se produisent.

Conclusions du Comité

La proposition des coopératives résulterait en un système encombrant nécessitant le transfert des écritures concernant l'investissement et l'amortissement entre catégories à mesure qu'un wagon prend de l'âge. S'il fallait établir des coûts unitaires particuliers pour chaque groupe d'âge, il serait nécessaire d'inscrire et de calculer les statistiques d'exploitation séparément pour chaque groupe. Somme toute, des niveaux de détail additionnels entraîneraient des tâches de tenue de livres disproportionnées en regard de la précision accrue qu'elles donneraient.

Le Comité estime que la reconnaissance distincte des wagons couverts de 40 pieds résoudra la plupart des problèmes liés à l'évaluation des coûts de la flotte servant au transport des céréales.

Si la composition de la flotte change de façon marquée en raison de l'adoption de nouveaux types de wagons, les changements appropriés seront envisagés lors de futures révisions de la CUC.

B. QUESTIONS ADMINISTRATIVES ET AUTRES

1. Confidentialité des données

Historique

La question abordée ici est de savoir quel degré de confidentialité il faut accorder aux données compilées par les chemins de fer conformément à la CUC. Les coopératives ont fait valoir que les données devraient être considérées comme confidentielles et ne devraient pas être publiées. Elles ont fait remarquer que les données sont compilées par les chemins de fer conformément à la CUC et que la publication de ces données pourrait nuire à la position concurrentielle des chemins de fer.

allow costs of these cars to identified separately from the costs of newer cars of the same type.

Position of CN and CP

CN and CP supported the treatment in the proposed UCA. They noted that Peat Marwick has provided a flexible system which can be adapted to changes in the grain fleet as these occur.

Findings of the Committee

The Pools' proposal would create an awkward system involving transfers of the records of investment and accumulated depreciation for a given car between categories as the car aged. If separate unit costs were to be created for each age group, operating statistics would have to be separately recorded and calculated for each group. In sum, further levels of detail would create a record keeping task out of proportion to the additional accuracy achieved.

It is the Committee's opinion that isolating the 40 foot box cars will resolve most of the problems related to identifying the cost of the grain fleet.

Should significant changes occur over time in the composition of the type of car making up the grain fleet, then appropriate changes can be considered in future revisions to the UCA.

B. ADMINISTRATIVE AND OTHER ISSUES

1. Confidentiality of Data

Background

This issue concerns the extent to which data developed by the railways in accordance with the UCA should be regarded as confidential and

ment à la CUC et s'il faut en publier l'ensemble ou une partie. La CUC révisée prévoira la consignation de beaucoup plus de détails que ne le fait la CUC existante.

De façon générale, la *Loi sur les chemins de fer* assure la confidentialité des données délicates des chemins de fer, mais elle accorde à la C.C.T. des pouvoirs discrétionnaires afin de publier de l'information lorsque c'est nécessaire ou utile. Les dispositions des articles pertinents de la *Loi* sont résumées ci-dessous.

> L'article 331 précise que les renseignements relatifs aux frais ou d'autres renseignements "de nature confidentielle" obtenus par la C.C.T. dans le cours d'une enquête ne doivent pas être révélés sauf si la C.C.T. est d'avis que leur publication est nécessaire dans l'intérêt public.
>
> L'article 331.1 prévoit un mécanisme permettant aux provinces d'obtenir des renseignements confidentiels relatifs aux frais par l'intermédiaire du ministre des Transports, pourvu que (selon l'article 331.3) le caractère confidentiel de ces données soit respecté.
>
> L'article 335 autorise la C.C.T. à exiger des chemins de fer qu'ils lui fassent rapport périodiquement (par ex. au moyen d'un rapport annuel) d'une grande gamme de données comptables, à condition que ces renseignements ne soient pas "communiqués au public ni publiés" à moins que la Commission juge qu'il y a de bonnes et suffisantes raisons de les divulguer.

Position de Peat Marwick

Les conseillers considèrent que cette question tient principalement des politiques ou du jugement contrairement aux autres points qui sont d'ordre technique. Ils ont tenté d'énumérer les types de données qui, de leur avis, seraient considérées comme délicates. Dans ce contexte, ils ont fait remarquer que les données qui permettraient aux clients ou aux concurrents des chemins de fer de calculer les coûts unitaires afin de pouvoir formuler des estimations relativement précises des coûts d'activités ou de ser-

whether there is a need to publish any or all such data. The revised UCA will provide for a considerably greater level of detail than the existing UCA.

The *Railway Act* generally safeguards the confidentiality of sensitive railway information, but gives the C.T.C. discretionary powers to release information where necessary or desirable to do so. The provisions of the most relevant sections of the *Railway Act* are summarized below.

> Section 331 provides that cost or other information "that by its nature is confidential" obtained by the C.T.C. from a railway in the course of an investigation must not be revealed unless the C.T.C. decides this is necessary in the public interest.
>
> Section 331.1 provides a mechanism for the Provinces to obtain confidential cost information through the Minister of Transport, providing (per Section 331.3) that the confidentiality of this data is respected.
>
> Section 335 enables the C.T.C. to require the Railways to report to it periodically (e.g. in an annual report) a wide variety of accounting data, providing that such information "not be open to the public, or published" unless the C.T.C. finds sufficient reason to disclose it.

Position of Peat Marwick

The consultants considered this matter to be primarily of a policy or judgemental nature in contrast to the technical nature of most of the other issues. They endeavoured to identify the kinds of data which, in their judgement would likely prove sensitive. In this context, they noted that data which permit customers and competitors of the railways to compute unit costs and thus be in a position to develop comparatively accurate cost estimates for specific services or operations have been treated as confidential in

vices particuliers ont été considérées comme confidentielles dans le passé et que, logiquement, la CUC révisée ne changerait pas cette situation.

Plus particulièrement, Peat Marwick a conclu que des données renfermant des particularités géographiques et les données établissant des distinctions entre des types de matériel contenues dans la CUC proposée rendraient possible le calcul de certains coûts unitaires.

Position du CN et du CP

Le CN et le CP ont adopté une attitude généralement contraire à la divulgation accrue de données relatives à la comptabilité et aux frais des chemins de fer. Ils ont maintenu que l'entrée en vigueur d'une CUC révisée prévoyant des données plus détaillées ne justifie pas, comme telle, une plus grande divulgation de ces données.

Les chemins de fer ont soutenu que l'obligation éventuelle de divulguer davantage de renseignements leur causerait un tort réel pour les raisons suivantes:

- La divulgation accrue des données sur les chemins de fer créerait un déséquilibre entre le degré de divulgation des frais des divers modes de transport (l'industrie du camionnage, par exemple, n'est pas obligée de divulguer ces données).

- Les clients et les concurrents des chemins de fer seraient en mesure d'évaluer avec plus de précision les frais des chemins de fer et influencer par la suite le processus de négociation des taux au détriment des chemins de fer.

Le CN et le CP ont déclaré que les situations décrites ci-dessus auraient pour effet de menacer la viabilité des chemins de fer. Cela serait contraire à l'esprit de la *Loi nationale sur les transports* (article 3) qui dit que le meilleur moyen de réaliser les objectifs du réseau de transports canadien

> est vraisemblablement de rendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence dans des conditions qui

the past and would logically remain so in the revised UCA.

Specifically, Peat Marwick concluded that data embodying geographic detail and the data providing the equipment type separations contained in the proposed UCA would make possible the computation of some unit costs. Such data would therefore be considered confidential.

Position of CN and CP

CN and CP took a position generally opposing increased disclosure of railway accounting and cost-related data. They maintained that the implementation of a revised UCA embodying an increased level of detail in data does not, in itself, constitute grounds for increased disclosure of such data.

The Railways argued that if increased disclosure were to be required, actual harm would be done to the Railways for the following reasons:

- Increased disclosure of railway data would create an imbalance in cost disclosure among modes (e.g., trucking industry not required to make such disclosures).

- Customers and competitors of the Railways would be in a position to increase the accuracy of their estimates of railway costs thus influencing the rate negotiation process to the disadvantage of the Railways.

CN and CP stated that the effects of the above would be to the detriment of railway viability. This would be contrary to the intent of the *National Transportation Act* (Section 3) which states that the objectives for Canada's transportation system:

> are most likely to be achieved when all modes of transport are able to compete under conditions ensuring that having

assureront, compte tenu de la politique nationale et des exigences juridiques et constitutionnelles, a) que la réglementation de tous les moyens de transport ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport ...

Les chemins de fer ont également affirmé qu'il existe déjà suffisamment de mécanismes statutaires pour la divulgation de renseignements ferroviaires à la C.C.T., aux provinces et au ministre des Transports et qu'il est toujours possible de prendre des dispositions spéciales dans le cas d'enquêtes (par ex. la Commission Snavely) pour répondre aux besoins légitimes des intéressés.

En ce qui concerne la CUC proposée, les chemins de fer ont déclaré qu'il fallait assurer la confidentialité des données suivantes:

- les soldes des comptes de biens, d'amortissement et d'amortissement accumulé;
- éléments de dépense normaux;
- détails concernant les types de matériel;
- données sur les centres de coûts géographiques.

En ce qui concerne le troisième point, le CN et le CP ont exprimé l'avis qu'il fallait assurer la confidentialité des données sur le matériel de transport des passagers au même titre que celles qui ont trait au matériel de transport des marchandises.

Position de VIA

Règle générale, VIA a cherché à obtenir un droit d'accès à certaines données que le grand public ne peut obtenir.

VIA a avancé l'argument qu'il lui était indispensable d'obtenir certaines données sur les passagers pour la gestion de ses affaires et qu'il était dans l'intérêt public que ces données lui soient communiquées. Bien que VIA soit d'accord avec les positions générales adoptées par le CN et le CP, il a signalé que ces arguments ne s'appliquent pas dans son cas car il n'est pas un concurrent de CN ou de CP et il est le seul client de son genre réglementé sur la base des frais.

due regard to national policy and to legal and constitutional requirements (a) regulation of all modes of transport will not be of such a nature as to restrict the ability of any mode of transport to compete freely with any other modes of transport ...

The Railways also argued that sufficient statutory mechanisms already exist for release of railway information to the C.T.C., the Provinces and to the Minister of Transport, and that satisfactory *ad hoc* arrangements can always be made for special investigations (e.g., Snavely Commission) to meet the legitimate needs of all parties.

With specific reference to the proposed UCA, the Railways argued that the following data should be kept confidential:

- balances in property, depreciation and accrued depreciation accounts;
- natural expense components;
- equipment type detail;
- geographic cost centre data.

With regard to the third item, CN and CP argued that information on passenger equipment should be kept confidential in the same manner as for freight equipment.

Position of VIA

Generally, VIA sought a right of access to certain data which would not be available to the general public.

VIA argued that disclosure to them of certain passenger-related data was absolutely essential to the management of their business and that it would be in the public interest for VIA to have such information. While agreeing with the general positions taken by CN and CP they pointed out that these arguments do not apply to the case of VIA which is not a competitor of CN or CP and which is the only cost-based regulated customer of its type.

VIA était d'avis qu'il ne fallait pas considérer comme confidentiels les renseignements relatifs au type de matériel de transport des passagers tels que les frais d'investissement, d'amortissement, d'entretien, de service et de location.

De plus, les frais relatifs aux passagers touchant aux frais d'investissement, d'amortissement et d'entretien ne devraient pas être considérés comme confidentiels.

Position des provinces

La position générale des provinces favorisait le droit d'accès du public à toute l'information sur les finances des chemins de fer, sauf si sa divulgation porterait préjudice aux chemins de fer. Elles sont d'avis que les préoccupations des chemins de fer au sujet du tort éventuel qui pourrait découler de la divulgation sont exagérées, et elles ont mis les chemins de fer au défi de fournir des exemples précis de divulgations qui ont eu des conséquences fâcheuses.

Les provinces ont donné deux raisons à l'appui d'une divulgation plus grande:

- le public a le droit d'être informé sur les chemins de fer, lesquels sont financés, en partie, au moyen de fonds publics;
- l'information qui peut permettre de mieux comprendre le rendement des chemins de fer est dans l'intérêt public.

Elles ont recommandé que toutes les données comptables produites par les chemins de fer conformément à la CUC révisée soient rendues accessibles au public à l'exception des particularités géographiques que seule la C.C.T. devrait avoir en main.

Position de la Chambre de commerce de Winnipeg

La Chambre de commerce de Winnipeg était d'accord pour que le public ait accès à plus de données sur les frais des chemins de fer sans toutefois préciser quelles données devaient être divulguées. Elle estimait que la disparition du règlement sur les taux ferroviaires résultant de la *Loi nationale sur les transports* avait créé un

VIA argued that the passenger equipment type detail relating to investment, depreciation, maintenance, servicing and leasing costs not be kept confidential.

In addition, the passenger-related costs related to locomotive investment, depreciation and maintenance costs should also not be confidential.

Position of the Provinces

The Provinces' general position was that the public has the right to all information on railway finances, except where such disclosure would harm the Railways. They claimed that the Railways' view of potential harm through disclosure was overstated, and challenged the Railways to provide specific examples of where past disclosure of such information had harmed them.

The Provinces' reasons for increased disclosure were two fold:

- the public has the right to information because the Railways are, in part, publicly financed;
- information which can contribute to an understanding of the Railways' performance is in the public interest.

They recommended that all accounting data developed by the Railways in accordance with the revised UCA be made available to the public, except for geographic detail, which they agreed should be confidential to the C.T.C..

Position of Winnipeg Chamber of Commerce

The Winnipeg Chamber of Commerce argued that a greater extent of *railway cost data* should be made available to the general public, but did not state specifically what should be disclosed. They felt that the demise of rail rate regulation resulting from the *National Transportation Act* had created an imbalance of

déséquilibre dans les négociations portant sur les taux qui favorisait les chemins de fer par rapport aux expéditeurs dans la négociation des taux.

Conclusions du Comité

La *Loi sur les chemins de fer* confère au Comité l'autorité et la responsabilité de décider quelles données sur les chemins de fer doivent demeurer confidentielles et quelles doivent être divulguées au public, et il a émis des jugements sur cette question par le passé et continuera d'en émettre. Quant à la divulgation d'information confidentielle, le Comité continuera à se pencher sur des cas particuliers à mesure qu'il s'en présente en gardant à l'esprit la tendance à la plus grande divulgation possible de cette information au public.

2. Rapport annuel

Historique

Conformément à l'article 325 de la *Loi sur les chemins de fer*, les chemins de fer présentent un rapport annuel à la C.C.T. avec copie à Statistique Canada. Ce rapport renferme des données comptables tirées des registres tenus en vertu de la CUC existante en plus de statistiques sur le trafic et de nombreuses autres données diverses.

La révision du rapport annuel ne figurait pas dans le mandat relatif au projet de révsion de la CUC. En conséquence, Peat Marwick n'a abordé cette question dans aucun de ses rapports.

La question de la présentation du rapport annuel a été soulevée par les provinces lors de l'atelier du Comité technique préalable aux audiences et lors des audiences mêmes où elles ont maintenu qu'il était nécessaire de réviser le rapport annuel.

Position de Peat Marwick

Les conseillers étaient d'avis que le rapport annuel représente le point culminant des divers processus comptables et autres définis dans la CUC. Étant donné l'importance des changements proposés à la CUC, Peat Marwick estime

advantage in favour of the Railways over shippers in rate negotiations.

Findings of the Committee

The Committee has the authority and responsibility through the *Railway Act* to decide what railway data must be kept confidential and which data should be disclosed to the public and has made such judgements in the past and will continue to do so in the future. As to the release of confidential information, the Committee will continue to address specific cases as they arise keeping in mind the general trend toward maximum possible disclosure of such information to the public.

2. Annual Report

Background

In accordance with Section 325 of the *Railway Act*, the railways submit an Annual Report to the C.T.C. and a copy to Statistics Canada. This report contains accounting data derived from records based on the existing UCA and in addition traffic statistics and a considerable amount of other data.

A revision of the Annual Report was not a part of the UCA revision project terms of reference. Accordingly, this matter was not dealt with by Peat Marwick in any of their reports.

The issue of the annual report format was raised by the Provinces both at the Technical Committee Pre-Hearing Workshop and at the Hearing where they argued that the Annual Report should be revised.

Position of Peat Marwick

The consultants considered that the Annual Report represents the culmination of the various accounting and other processes defined in the UCA document. In view of the extensive changes proposed to the UCA, Peat Marwick

qu'il faut remanier en conséquence la présentation et la teneur du rapport annuel.

Position des provinces

Les provinces croient que la modification du rapport annuel est une conséquence logique et nécessaire de la révision de la CUC. Elles ont soutenu que le Comité devrait prescrire un rapport annuel qui englobe toutes les données comptables et autres à compiler en vertu de la CUC proposée à l'exception des données sur les centres de coûts géographiques, qui seraient présentées sous forme de rapport distinct.

Les provinces voudraient que le rapport annuel, tel que décrit ci-dessus, soit rendu public. Seul le comité aurait usage du rapport distinct sur les centres de coûts géographiques.

Les provinces ont demandé que l'information suivante soit ajoutée au rapport annuel:

- données de comptabilité et d'exploitation figurant séparément pour les lignes principales et les embranchements;
- données de comptabilité et d'exploitation figurant séparément pour les lignes consacrées exclusivement au transport de marchandises par oppostion à celles qui servent à la fois au transport de marchandises et de passagers;
- tableau de la dette et des emprunts exigibles;
- tableau de l'évolution de la situation financière;
- consommation de carburant et dépenses en carburant par type de service (marchandises et passagers; voies et gares de triage);
- renseignements sur les indices des salaires et des prix.

Les provinces ont également demandé que la date de présentation du rapport annuel par les chemins de fer au Comité et à Statistique Canada soit avancée du 31 mai au 31 mars. Cela se ferait par étapes par suite de l'entrée en vigueur de la CUC révisée, le 31 mai étant la date la première année, le 30 avril l'année suivante et le 31 mars la troisième année et chaque année par la suite.

believed that the format and content of the Annual Report should be correspondingly revised.

Position of Provinces

The Provinces maintained that modification of the Annual Report is a logical and necessary consequence of revising the UCA. They argued that the Committee should prescribe an Annual Report encompassing the full accounting and other data which would be developed in accordance with the proposed UCA except for geographic cost centre data which would be submitted in a separate report.

The Provinces believed that the Annual Report, as outlined above, should be disclosed to the public. Information in the separate geographic cost centre report would be kept confidential to the Committee.

The Provinces recommended that the Annual Report be extended to include the following items:

- accounting and operating data for main lines and branch lines separately;
- accounting and operating data for lines carrying freight only versus those carrying freight and passenger traffic;
- schedule of indebtedness and debt maturities;
- schedule of changes in financial position;
- fuel consumption and fuel expense by type of service (freight versus passenger; road versus yard);
- information on wage and price indices.

The Provinces also argued that the May 31 date for submission of the Annual Report by railways to the Committee and Statistics Canada should be advanced to March 31. This would be done in successive stages following the implementation of the revised UCA with May 31 being the date for the first year; April 30 the date for the second year, and March 31 being the date for the third and subsequent years.

Les provinces ont proposé, au surplus, que le Comité de la mise en vigueur traite la question de la présentation et de la teneur du rapport annuel.

Position du CN et du CP

Le CN et le CP étaient d'avis que la question du rapport annuel est inextricablement liée à celle de la confidentialité. Ils ont fait savoir que leur position quant au problème de la présentation et du contenu dépendra de la question de savoir si la teneur du rapport continuera à être réservée au Comité et à Statistique Canada. Ils ont proposé que le Comité décide des modifications à apporter au rapport annuel et en prescrivent l'exécution.

Quant à la date à laquelle le rapport doit être présenté, le CN et le CP ont affirmé que le 31 mai est l'échéance la plus utile compte tenu des contraintes de la préparation des données.

Conclusions du Comité

Le Comité est d'accord que les changements apportés à la CUC commandent logiquement la révision du rapport annuel, et il prendra les mesures nécessaires pour que celle-ci ait lieu. Le Comité veillera à ce que cette question soit étudiée et à ce qu'il soit tenu compte, en temps utile, des diverses suggestions formulées par les intéressés concernant la présentation, la teneur et la date de dépôt du rapport annuel. Une fois que la présentation, la teneur et la date de dépôt du rapport annuel auront été finalisées, une décision sera prise sur les parties qui doivent demeurer confidentielles.

3. Uniformité et respect

Historique

La question abordée ici est de savoir si les dispositions de la CUC proposée sont suffisamment rigoureuses pour que les transporteurs les appliqent et pour que la comptabilité soit uniforme entre transporteurs et d'année en année.

La CUC a pour objet de donner au Comité suffisamment d'information pour qu'il soit en mesure de promulguer des règlements sur les questions qui relèvent de sa compétence et de son autorité législatives. Le Comité est touché par une grande gamme de questions portant sur

Furthermore the Provinces proposed that the Implementation Committee should deal with the format and contents of the Annual Report.

Position of CN and CP

CN and CP considered the Annual Report issue to be inextricably tied to the confidentiality issue. The Railways stated that their position with respect to the format and content of the Annual Report will depend upon whether or not the contents of the report will continue to be confidential to the Committee and Statistics Canada. CN and CP suggested that the Committee should decide and prescribe whatever modifications are required to the Annual Report.

In respect of the date when the Annual Report is to be submitted, CN and CP argued that May 31 represents the most practical timing in view of data preparation considerations.

Findings of the Committee

The Committee agrees that the changes to the UCA logically necessitate a revision to the Annual Report and will arrange for this to be carried out. The Committee will subsequently arrange for a review of this matter and the various suggestions which the parties have made concerning the format, content and timing for the Annual Report will be taken into account. Once the format, timing and content of the Annual Report has been finalized, a decision will be made as to which parts of it will be kept confidential.

3. Uniformity and Adherence

Background

The issue here is whether the provisions of the proposed UCA are sufficiently rigorous to ensure adherence by the carriers and uniformity of accounting between carriers and from year to year.

The objective of the UCA is to ensure that the Committee has the necessary information to enable it to regulate such matters as may come within its legislative responsibilities and authority. The Committee is concerned with a wide range of matters regarding Canadian rail-

les chemins de fer. Sa capacité de s'acquitter de ses responsabilités dépend directement de la disponibilité d'un volume suffisant d'information précise en matière de finances et d'exploitation. Les exigences du Comité qui se définissent actuellement sont le résultat de la création de VIA et du programme continu de remise en état des embranchements de l'Ouest. Ces facteurs augmenteront sensiblement les tâches du Comité. La solution des problèmes qui se poseront lorsque le Comité fera face à ces responsabilités sera d'autant plus difficile s'il ne dispose pas de données suffisantes ou si l'information dont il dispose manque d'uniformité.

La comptabilité uniforme désigne les méthodes et les processus qui prévoient l'inscription de dépenses, de revenus, d'éléments d'actif et de passif et d'autres données semblables, ainsi que l'établissement de rapports financiers à cet égard, de façon uniforme par les divers transporteurs. L'uniformité est particulièrement importante pour les comparaisons entre transporteurs et entre périodes comptables différentes.

Les problèmes que posent les tentatives de normalisation entre le CN et le CP remontent au moins à 1934 lorsque le premier rapport de vérification présenté au parlement en vertu de la *Loi du CN/CP de 1933* traitait longuement des mérites de la normalisation et recommandait des comptes uniformes pour le CN et le CP.

La Commission des transports du Canada a fait remarquer que l'absence d'un système comptable uniforme rendait difficile les comparaisons entre le CN et le CP dans son jugement de 1948 sur la hausse générale des droits et des taux de transport de marchandises.

La Commission royale Turgeon de 1951 a également constaté la difficulté d'établir des comparaisons entre les chemins de fer et entre les exercices et a recommandé la modification de la *Loi sur les chemins de fer* pour amener la Commission des transports du Canada à prescrire une CUC et des rapports pour le CN et le CP. Elle ne s'est pas prononcée sur la classification uniforme des comptes de certains des chemins de fer moins importants.

Une CUC a été prescrite pour le CN et le CP le 1er janvier 1956. Une version abrégée a été prescrite le 1er janvier 1957 pour toutes les au-

ways. Fulfillment of these responsibilities is directly linked to the availability of sufficient and accurate financial and operational information. The Committee's emerging requirements derive from such developments as the formation of VIA and the ongoing Western Branch Line Rehabilitation Program. These elements will place some considerable additional burdens on the Committee. Insufficient data or lack of uniformity in the information available to the Committee will aggravate problems encountered in coping with these additional responsibilities.

Uniform accounting may be described as those methods and procedures which will provide for the recording and reporting of similar expenditures, revenues, assets, liabilities and other data by various carriers in a standard manner. Important areas of uniformity relate to comparison between carriers and between different time periods.

The problem of trying to achieve uniformity between CN and CP can be traced back as far as 1934, when the first audit report submitted to Parliament under the *CN/CP Act of 1933*, discussed at length the merits of uniformity and recommended uniformity of accounting for CN and CP.

The Board of Transport Commissioners, in issuing their 1948 Judgement dealing with a general increase in tolls and freight rates, noted that the lack of a uniform system of accounting made comparisons between CN and CP difficult.

The 1951 Turgeon Royal Commission also noted the difficulty of making comparisons between railways or between years and recommended that the *Railway Act* be amended to direct the Board of Transport Commissioners to prescribe a UCA and reports for CN and CP. It left open the question of whether such a classification should be prescribed for some of the smaller railways.

A UCA was prescribed for CN and CP as of January 1, 1956. A condensed version was prescribed for all other railway companies with-

tres compagnies de chemin de fer relevant de la compétence législative du parlement canadien.

La CUC actuelle n'a toutefois pas réglé complètement le problème d'uniformité.

Depuis bon nombre d'années, le CN tient ses livres comptables selon une classification interne des comptes qui lui est propre. Les montants consignés dans ces comptes internes sont reportés aux comptes correspondants de la CUC en fin d'exercice. Cela se fait en grande partie en groupant les comptes de CN dans les catégories de la CUC. Dans certains cas, ce processus demande la répartition des comptes internes entre divers comptes de la CUC selon des pourcentages donnés. Ces pourcentages ont été fixés au moment où le système de comptabilité interne est entré en vigueur et ils n'ont pas été révisés depuis. Dans certains cas, les comptes internes sont divisés selon les fonctions d'exploitation avant la répartition des pourcentages.

Pour l'établissement du prix de revient de mouvements, de services et d'embranchements, le CN utilise des données tirées de son système de comptabilité interne plutôt que des données transmises au Comité selon la forme prévue dans la CUC.

La Commission Snavely a fait savoir qu'il a fallu beaucoup d'effort et de calculs pour concilier le système comptable du CN et la CUC et que le manuel utilisé par le CN pour l'établissement des prix de revient était rédigé en fonction de la CUC même si, en vérité, ce processus était fondé sur les comptes internes. Le manuel a donc peu de valeur en tant que document de référence. De façon plus générale, la Commission a déclaré que:

> Tout au long de son enquête, la Commission, et les intéressés, ont été gênés dans une certaine mesure par les différences qui existent entre le système comptable des deux compagnies de chemins de fer - différences qui, entre autres choses, rendaient inutile la comparaison de certains coûts unitaires.

in the legislative authority of the Parliament of Canada as of January 1, 1957.

However, the prescription of the present UCA did not completely resolve the problem of uniformity.

CN has, for many years, maintained their accounting records in accordance with a CN internal classification of accounts. The amounts recorded in these internal accounts are converted at year end to the corresponding UCA accounts. This is accomplished largely by aggregating CN accounts into UCA categories. In some instances, it involves the allocation of internal accounts to various UCA accounts based on prescribed percentages. These percentages were derived at the time the internal accounting system became operational and many of them have not been reviewed since that time. In some instances, the internal accounts are sub-divided by operating function before the percentage allocation is undertaken.

For costing movements, services and branch lines, CN uses data drawn from their internal accounting system, rather than data reported to the Committee in a UCA format.

The Snavely Commission noted that it required a considerable amount of effort and calculation to reconcile CN's accounting system to the UCA and also that CN's cost manual was written in terms of UCA accounts, while their costing is actually based on internal accounts. The manual is thus of little value as a reference document. More generally, the Commission noted:

> Throughout its Inquiry the Commission and the parties were hampered to some extent by the differences in the accounting systems of the two railways - which, among other things, made a direct comparison of some of the railway unit costs meaningless.

Le mandat de révision de la CUC accordait beaucoup d'importance à la normalisation en tant qu'objectif premier et précisait:

> il est également souhaitable que les méthodes comptables des transporteurs ferroviaires les plus importants soient uniformes pour que des comparaisons de coûts utiles puissent être effectuées.

Position de Peat Marwick

Les conseillers sont d'avis que la CUC doit être effectivement appliquée pour que son esprit soit respecté. Ils sont d'avis également que les conversions ou les répartitions aux comptes de la CUC, basées sur des analyses passées plutôt que sur des conditions actuelles, ne sont pas acceptables.

Par contre, il se peut qu'il se produise des dépenses normales qui ne peuvent être portées directement sur un compte de la CUC. Qui plus est, les chemins de fer peuvent être obligés, pour des raisons internes, de ventiler certains montants pour en donner beaucoup de détails selon des critères que la CUC ne prévoit pas.

C'est pourquoi la CUC proposée permettrait aux transporteurs de tenir des systèmes de comptes distincts pourvu que certaines conditions soient respectées, c'est-à-dire:

> Règle générale, lorsque le transporteur tient un système de comptes interne, chaque compte doit corresponde à un compte de la CUC ou à une partie d'un compte de la CUC. Dans certains cas, cependant, il se peut qu'il se produise des frais qui se répartissent de façon normale dans plusieurs comptes de la CUC et, dans ces cas, il pourra être nécessaire de répartir ces frais aux comptes pertinents de la CUC, suivant une formule raisonnable.
>
> Là où des comptes internes sont utilisés, le transporteur doit soumettre à l'approbation du Comité un index de renvois complet et précis qui définit la composition de tous les comptes internes du transporteur et qui permet au Comité de retracer directement les éléments de dépense contribuant à chaque compte de la CUC. Lorsqu'il faut procéder à des répartitions, le transporteur soumettra à

The Terms of Reference for revising the UCA placed emphasis on achieving uniformity as a primary goal and stated that :

> it is also most desirable that accounting methods of the major railway carriers be uniform so that meaningful cost comparisons can be made.

Position of Peat Marwick

The consultants believed that genuine adherence to the UCA is essential, otherwise the intent of a UCA is defeated. They also believed that the conversions or allocations to UCA accounts based on past analyses, rather than on current conditions, are not acceptable.

On the other hand, some expenses may naturally arise in such a way that they cannot be recorded directly in a UCA account. In addition, the railways may, for internal reasons, need to identify some amounts in considerable detail according to criteria not provided for in the UCA.

For these reasons, the proposed UCA would allow carriers to maintain internal systems of accounts, provided that certain conditions were met. These are as follows:

> In general, where internal accounts are used by the carrier, each internal account must correspond to all or part of a UCA account. In certain cases, however, costs may arise in such a way as to fall naturally into more than one UCA account, in which case an allocation on some reasonable basis to the relevant UCA accounts will be required.
>
> Where internal accounts are used, the carrier must prepare for approval of the Committee a comprehensive and accurate cross-reference index that will define the makeup of all of the carrier's internal accounts and enable the Committee to trace directly the components of expenditure contributing to every UCA account. Where allocations are required, the carrier will submit to the Committee, for

l'approbation du Comité la formule ayant servi à la répartition.

Position du CN et du CP

Le CN et le CP étaient d'accord avec les recommandations telles que reflétées dans la CUC proposée. Ils étaient d'avis que les dispositions de la CUC proposée donnent au Comité les moyens suffisants de contrôler le respect de la CUC et d'assurer l'uniformité des comptes.

Position des provinces

Les provinces ont maintenu que la position telle que présentée dans la CUC proposée pourrait ne pas donner le degré d'uniformité voulu.

Conclusions du Comité

Peat Marwick, les chemins de fer et les provinces étaient d'accord en principe sur le besoin d'uniformité et de respect de la CUC. La question à résoudre concerne le degré d'uniformité souhaitable et réalisable et les moyens de l'atteindre.

Tout au long du processus de recommandation de changements à la CUC, les conseillers ont reconnu que les systèmes comptables doivent répondre à un certain nombre de besoins, par exemple ceux qui ont trait à l'analyse des coûts par la Commission, tout en étant compatibles avec les exigences comptables de la direction des chemins de fer.

La capacité d'exécuter des analyses économiques et des analyses de coûts est d'une importance primordiale pour le Comité dans l'acquittement de ses responsabilités. Cela devient d'autant plus important lorsqu'on considère l'ampleur de l'aide financière accordée par le gouvernement fédéral aux chemins de fer au Canada.

Le Comité estime que ses besoins en information devraient influencer et orienter de façon importante la teneur de la CUC et régir le degré de respect exigé afin que l'information fournie par les transporteurs soit compatible.

Le fait de permettre un compromis entre le respect absolu et les besoins internes des chemins de fer, soit en laissant aux chemins de fer

their approval, the basis of the allocations.

Position of CN and CP

CN and CP concurred with the recommendations, as reflected in the proposed UCA. It was their opinion that the provisions of the proposed UCA adequately provided the Committee with the necessary means so as to control adherence and thereby achieve uniformity.

Position of the Provinces

The Provinces maintained that the position as advanced in the proposed UCA may fall short of achieving the desired level of uniformity.

Findings of the Committee

Peat Marwick, the Railways and the Provinces agreed in principle on the desirability of uniformity and adherence. The issues in question are the degree of uniformity that is practical and desirable, and how uniformity is to be achieved.

Throughout the process of recommending revisions to the UCA, the consultants recognized that accounting systems must serve a number of purposes such as cost analysis by the Commission while at the same time achieving compatibility with railway management accounting requirements.

Of prime importance to the Committee is its ability to perform economic and cost analysis in carrying out its responsibilities. This takes on added emphasis when one considers the magnitude of the financial assistance provided by the Federal Government to railways in Canada.

The Committee is of the opinion that its information needs should significantly influence and guide the content of the UCA and should govern the degree of adherence to be required so as to ensure compatibility of information provided by carriers.

To allow a compromise between absolute adherence and the internal needs of the railways, by permitting the railways to use their

la possibilité d'employer leurs propres systèmes de codification, serait contraire à l'esprit de la CUC et perpétuerait les problèmes actuels.

Le Comité croit que l'écart actuel entre les méthodes employées par les deux principaux transporteurs est causé par le non-respect de la CUC. Le fait de donner aux chemins de fer une nouvelle CUC sans en exiger le respect résulterait en un système comptable qui ne produit pas de données compatibles et uniformes.

Enfin, le Comité a fait remarquer que le paragraphe 328(6) de la *Loi sur les chemins de fer* exige que

> Toute compagnie de chemin de fer à l'égard de laquelle la classification et le système uniformes ou condensés de comptes et de relevés sont prescrits doit tenir ses comptes en conformité de la classification et du système prescrits.

Le Comité conclut donc que, dans tous les cas, les numéros de comptes de la CUC doivent être utilisés en tant que codes de première importance, au niveau de ventilation établi par la CUC. Afin de conserver une souplesse, les transporteurs peuvent subdiviser n'importe quel des comptes prescrits de la CUC en fonction de leurs besoins en identification de responsabilités, en séparation des fonctions ou d'autres besoins en détails, en autant qu'il est possible de rattacher les données ainsi produites aux comptes de la CUC sans effectuer de répartitions. Il ne sera pas permis aux transporteurs d'utiliser leurs propres codes là où des numéros de comptes ont été prescrits par la CUC.

Lorsqu'il se produit des frais qui se répartissent de façon normale entre plusieurs comptes de la CUC et que cela est attribuable à la nature des frais plutôt qu'aux besoins en données de la direction du chemin de fer, il sera permis de procéder à une répartition entre les comptes de la CUC suivant une formule raisonnable, seulement après consultation du Comité.

4. Indices des salaires et des prix

Historique

La base de données comptables est utilisée pour le calcul d'indices de prix conçus pour tenir

own coding systems, would defeat the intent of a UCA, and perpetuate the problems described.

The Committee considers that the present disparity in practice between the two major carriers relates to lack of adherence to the UCA. To prescribe a new UCA for railways and not require adherence would result in an accounting system from which compatible and uniform information would not be produced.

Finally, the Committee notes that Section 328(6) of the *Railway Act* requires that:

> Every railway company for which the uniform or condensed classification and system of accounts and returns is prescribed shall keep its accounts in accordance with the prescribed classification and system.

The Committee therefore finds that in all cases, UCA account numbers should be used as the codes of primary importance within the railways, at the level of disaggregation set out in the UCA. In order to retain flexibility, carriers may further subdivide any of the UCA's prescribed accounts in accordance with their needs for responsibility identification, functional separations or other detailed requirements, providing that all resulting data can be related to the UCA accounts without the use of allocations. Carriers will not be permitted to substitute their own coding systems where UCA account numbers have been prescribed.

Where costs arise in such a way as to fall naturally into more than one UCA account and this is in the nature of the cost, rather than being the result of the data requirements of railway management, an allocation on some reasonable basis to the relevant UCA accounts will be permitted, only after consultation with the Committee.

4. Wage and Price Indices

Background

The accounting data base is used to construct price indices designed to reflect changes

compte de l'évolution du coût "d'un ensemble de biens fixe" entre au moins deux périodes. Ainsi, la méthode de classification ou de présentation de ces comptes est pertinente en regard du relevé de changements dans les prix relatifs des divers facteurs de production.

Actuellement, tant le CN et le CP calculent des indices historiques et des indices prévisionnels pour tous les éléments de dépense des chemins de fer, sur une base annuelle, qu'ils soumettent à l'approbation du Comité.

Ces indices sont beaucoup employés pour l'établissement et la révision des coûts et, plus particulièrement, pour les motifs suivants:

- Le redressement ou la "normalisation" par les chemins de fer des données sur les dépenses annuelles utilisées dans des techniques de régression pour le calcul des coûts unitaires historiques et éventuels;

- Le recensement par le Comité des ensembles de comptes, dans des demandes de subventions, qui demandent d'être examinés en profondeur au moyen de comparaisons entre les changements aux dépenses réelles et les changements aux niveaux de prix.

Position de Peat Marwick

Les conseillers ont fait enquête sur la possibilité d'augmenter le nombre de catégoires de dépenses "normales" pour chacun des comptes "fonctionnels" proposés ayant trait à des dépenses précises. (Les catégories de dépenses normales décrivent les types de facteurs de production utilisés pour les diverses activités des chemins de fer. Le CN et le CP n'emploient que deux de ces catégories actuellement: "main-d'oeuvre" et "matériel et autres".) Une telle expansion commande l'adoption d'une structure et d'une classification comptables de type matriciel complet.

Après une analyse suffisante du degré de détail indiqué pour la dimension normale des comptes, Peat Marwick a écarté la possibilité d'employer pour l'inscription des dépenses une structure matricielle qui incorporerait ni plus ni moins aux comptes mêmes les particularités pertinentes des indices de prix. Cela a posé un

in the cost of a "standard basket of goods" in two or more time periods. In this respect, the method of classification or presentation of these accounts is relevant to the determination of changes in the relative prices of the various factors of production.

At the present time, CN and CP both develop historical and projected indices for all elements of railway expense on an annual basis which they subsequently submit to the Committee for approval.

These indices are used extensively in cost determination and review, and more specifically for the following purposes:

- Adjustment or "normalization" by the Railways, of annual expense data used in regression techniques to develop both historical and potential future unit costs.

- Identification by the Committee, of those account complexes in subsidy applications requiring extensive investigation, based on comparing the change in actual expenses with change in level of prices.

Position of Peat Marwick

The consultants investigated the possibility of expanding the number of "natural" expense categories for each of the proposed "functional" accounts relating to specific expenditures. (Natural expense categories describe the type of production inputs used in the various railway activities. At present, there are only two such categories used by CN and CP: "labour", and "material and other".) Such an expansion implies the adoption of a comprehensive matrix form of accounting structure and classification.

The prospect of a matrix structure of expense reporting which would effectively build the relevant detail of the price indices into the accounts themselves was finally rejected by Peat Marwick after due consideration was given to the degree of detail that would be required in the natural dimension of the accounts. This was a particular

problème particulier pour le CN dont le répertoire du "matériel" comprend 27 catégories subdivisées en de nombreuses sous-catégories.

Dans son témoignage, Peat Marwick a affirmé que:

> En bref, le fait d'incorporer à la CUC le mécanisme de calcul des indices de prix entraînerait ce qui pourrait être considéré comme un véritable cauchemar pour les comptables.

Peat Marwick a proposé plutôt que le matériel soit réparti entre deux postes seulement, soit matériel et autres.

Position du CN et du CP

Dans leur dernière présentation, les chemins de fer se sont ralliés aux conclusions de Peat Marwick. Ils ont fait remarquer que la catégorie de dépenses naturelles à trois sens est nécessaire au calcul des indices de prix, bien que les trois groupes de dépenses naturelles ne soient pas suffisants comme tels. Il est nécessaire d'avoir une ventilation plus poussée pour le calcul des indices de prix. Ils ont fait état des problèmes pratiques tels que présentés comme preuves par Peat Marwick au cours des audiences. Les chemins de fer ont formulé les conclusions suivantes:

> Les chemins de fer considèrent que le calcul d'indices de prix est principalement une question qui a trait à l'établissement de prix de revient. Ils affirment qu'il n'est ni approprié ni raisonnablement pratique que la CUC exige le calcul et la publication d'indices de prix.
>
> Étant donné que les indices de prix ont trait aux prix de revient, il est proposé que la CUC n'exige pas la divulgation de cette information sur les coûts pour les mêmes raisons qui sont données à la section sur la présentation du rapport annuel et la confidentialité ci-dedans.

Position des provinces

En ce qui concerne les indices des prix, les provinces on adopté la position selon laquelle si la CUC doit prescrire un tableau de statistiques d'exploitation, elle peut et elle devrait prescrire

problem with the material index which in the case of CN, contained 27 classes, each divided in turn into numerous subclasses.

In testimony, Peat Marwick stated:

> In short, to completely incorporate the mechanics of price index calculations into the UCA, I think would lead to what could be an accountant's nightmare really.

Instead, Peat Marwick proposed breaking out Material into two separate items only, Material and Other.

Position of CN and CP

In their final argument, the Railways concurred with Peat Marwick's findings. They noted that the three-way natural expense category is necessary for price index construction, but the three natural groupings are not in themselves sufficient. In order to prepare price indices, it is necessary to go to a greater level of detail. They noted the practical problems as submitted in evidence given by Peat Marwick during the Hearing. The Railways concluded as follows:

> The Railways consider that the preparation of price indices is primarily a costing matter. It is submitted that it is neither appropriate, nor reasonably practicable, for the UCA to require the preparation and publication of price indices.
>
> In view of the fact that price indices relate to costing matters, it is submitted that the UCA should not require the disclosure of such cost information for the same reasons set out in the section herein entitled "Annual Report Format and Confidentiality.

Position of the Provinces

In respect of price indices, the Provinces took the position that if the UCA is to prescribe a chart of operating statistics, it could and should prescribe wage and price indices. They noted

des indices des salaires et des prix. Elles ont fait remarquer qu'en plus de l'établissement des prix de revient, le calcul et la publication des indices des salaires et des prix seraient des facteurs essentiels des rapports financiers.

Dans leur témoignage écrit, les provinces ont déclaré que:

> À leur avis, le travail de révision de la CUC serait inachevé sans la prescription d'indices des salaires et des prix, lesquels sont d'une importance primordiale pour l'analyse et la confirmation des coûts.
>
> Plus particulièrement, les provinces proposent que six indices des prix trimestriels soient communiqués au Comité et publiés par celui-ci; sans compter les indices plus précis, axés sur les fonctions, cela comprendrait:
>
> - salaires, y compris les avantages sociaux;
> - salaires, avantages sociaux non compris;
> - matériel, carburant non compris;
> - carburant;
> - matériel, y compris le carburant;
> - total des dépenses.

Les provinces avaient pour objectif principal de donner au public un moyen de comparer les rapports annuels et autres des chemins de fer d'un exercice à l'autre, dans un contexte inflationniste.

Conclusions du Comité

La complexité des comptes nécessaires au calcul d'indices des salaires, et plus particulièrement d'indices des prix du matériel, va outre le niveau de détail exigé par la CUC. Bien que le Comité reconnaisse le besoin de ces indices, il est d'avis que la CUC ne constitue pas l'instrument approprié sur lequel fonder le calcul de ces indices et il conclut par conséquent que la CUC ne devrait pas en prévoir le calcul.

5. Séparation des coûts ferroviaires et non ferroviaires (frais généraux)

Dans leur témoignage, les coopératives de mise en commun ont exprimé leur préoccupation

that besides costing, the preparation and publication of Wage-Price Indices would serve as a necessary element of reporting.

In their written argument, the Provinces stated the following:

> The Provinces believe that the work on the revised UCA would be incomplete without the prescription of Wage- Price Indices as they are a vital tool to cost analysis and ascertainment.
>
> Specifically, the Provinces propose that six quarterly price indices be reported to the Committee and published by it excluding the more specific, function-oriented indices required for cost normalization:
>
> - wages, including fringe benefits;
> - wages, excluding fringe benefits;
> - materials, excluding fuel;
> - fuel;
> - materials, including fuel; and
> - total expenses.

The main objective of the Provinces was to provide the public with same basis for comparing annual and other reports of the Railways from one year to the next, in an inflationary environment.

Findings of the Committee

The complexity of accounts required for the construction of wage, and particularly of material price indices, goes beyond the level of detail required by the UCA. While the Committee recognizes the need for such indices, it is of the opinion that the UCA is not the appropriate vehicle for generating those indices and therefore finds that the UCA should not provide for them.

5. Separation of Rail and Non-Rail Costs (Indirect Expenses)

The Pools' evidence expressed concern over the allocation of indirect and overhead costs be-

au sujet de la répartition des frais indirects et des frais généraux entre les activités ferroviaires et non ferroviaires. Elles proposent que la phrase suivante soit aioutée à la section pertinente de la CUC révisée:

> Un transporteur doit tenir suffisamment d'information comptable sur les activités non ferroviaires pour permettre la ventilation équitable des frais généraux à ces activités non ferroviaires.

Le Comité estime que les deux sections suivantes de la CUC proposée règlent de façon satisfaisante le problème qui préoccupe les coopératives:

Transactions entre apparentés

On trouve une définition des "apparentés" dans le manuel l'Institut Canadien des Comptables Agréés. Pour les besoins de la classification normalisée des comptes, la définition englobera, en tant que partie affiliée de la division du rail, toute autre division d'une société par actions dont la division du rail fait partie.

On demande aux transporteurs de conserver tous les renseignements ayant trait aux transactions intervenant entre les divisions du rail et les "apparentés" de façon à pouvoir, sur la demande du Comité, expliquer le barème des prix et les motifs des transactions.

Frais généraux et frais administratifs

Les instructions suivantes ne sont valables que lorsque le chemin de fer fait partie d'une société plus vaste.

Les coûts reliés au personnel de gestion de la société sans aucun rapport avec le rail doivent être exclus des comptes du chemin de fer. On comptabilisera dans les comptes du chemin de fer la portion équitable des coûts reliés au personnel de gestion de la société s'occupant partiellement du rail. Tous les coûts concernant le personnel de gestion participant pleinement aux activités du rail doivent être comptabilisés dans les comptes du rail. Lorsque ce personnel est temporairement affecté à des opérations autres que celles du rail, on exclura les coûts relatifs à ces affectations des comptes du rail.

tween rail and non-rail activities. They suggested that the following sentence be added to the appropriate section of revised UCA.:

> A carrier must maintain sufficient accounting information for non-rail activities to permit the equitable allocation of indirect expenses to these non-rail activities.

The Committee considers that the Pools' concern is adequately dealt with by two sections in the proposed UCA, which read as follows:

Related Party Transactions

A definition of "Related Parties" is set out in the Handbook of the Canadian Institute of Chartered Accountants. For purposes of the UCA, the definition is extended to include, as a Related Party of a rail division, any other division of a corporation of which the rail division forms a part.

Carriers are required to maintain such supporting data with respect to transactions between rail divisions and "Related Parties" as will, upon request by the Committee, explain the price basis and reasons for the transactions.

Corporate and Administrative Charges

The following instructions apply only when the Railway is a division of a larger corporate enterprise.

Costs related to corporate management personnel with no involvement in rail are to be excluded from the railway accounts. An equitable share of the costs associated with corporate management personnel with a partial involvement in rail is to be included in the railway accounts. All costs associated with management personnel fully engaged in rail activities are to be included in the rail accounts. When such personnel are temporarily assigned to operations other than rail, the costs associated with the assignment are to be excluded from the rail accounts.

Lorsque des frais émanant des autres divisions de la société sont imputés à la division du rail, le transporteur prendra tous les renseignements justifiant ces frais avec suffisamment de détail.

6. Témoignage de l'Association du Camionnage du Québec

Le témoignage de l'Association du Camionnage du Québec lors des audiences portait sur un certain nombre de questions, certaines étant directement liées à la révision de la CUC, certaines ne l'étant qu'indirectement.

Le témoignage de l'Association touchait à la possibilité de subventions croisées entre les activités ferroviaires et les autres activités de la compagnie de chemin de fer. Les préoccupations particulières de l'Association concernant les comptes de bilan sont traitées dans la présente décision dans la section intitulée "Comptes de bilan". Quant à sa préoccupation plus générale au sujet de la subvention croisée, le Comité estime que cette question peut être traitée dans le cadre de ses activités quotidiennes de vérification.

7. Témoignage de la Chambre de commerce de Winnipeg

Dans son témoignage, la Chambre de commerce de Winnipeg a abordé un certain nombre de questions. Certaines d'entre elles ont été réglées dans la section de la présente décision intitulée "Confidentialité". Les autres sujets de préoccupation de la Chambre sont discutés ci-dessous.

La Chambre s'inquiétait de la difficulté que présenteraient les comparaisons avec les compagnies de chemin de fer américaines par suite de l'entrée en vigueur de la CUC proposée. Le Comité est au courant du remaniement du Uniform System of Accounts effectué par l'ICC. Il a néanmoins été conclu que, pour la plupart, le système américain ne répondait pas aux besoins du Comité. Le Comité croit que les avantages que présente un système conçu expressément en fonction de la situation canadienne compensent largement les inconvénients d'une facilité de comparaison amoindrie des chemins de fer canadiens et américains.

When there are charges to a rail division from other corporate divisions, the carrier shall keep information supporting these charges in reasonable detail.

6. Evidence Submitted by L'Association du Camionnage du Québec

L'Association du Camionnage du Québec submitted evidence to the Hearing dealing with a number of questions, some closely related to the revision of the UCA and some only indirectly related.

The evidence submitted by L'Association du Camionnage du Québec dealt with the possibility of cross- subsidization between rail operations and other operations carried on by the railway corporation. The Association's specific concerns with regard to the balance sheet accounts are dealt with in this Decision in the section entitled "Balance Sheet Accounts". As for their more general concern with the possibility of cross-subsidization, the Committee believes that this can be dealt with as part of its day-to-day audit responsibilities.

7. Evidence Submitted by the Winnipeg Chamber of Commerce

The evidence submitted by the Winnipeg Chamber of Commerce dealt with a number of questions. Insofar as it related to the question of "Confidentiality", it is dealt with in that section of this Decision. The other concerns expressed by the Chamber are discussed below.

The Chamber was concerned that the proposed UCA will make comparisons with American railways difficult. The Committee is aware of the redesign of the Uniform System of Accounts carried out by the ICC and, in fact, the ICC's new system of accounts as studied extensively. However, it was concluded that for most part the American system did not meet the needs of the Committee. The Committee believes that the advantages of having a system specifically tailored to the Canadian situation outweigh the disadvantage of decreased comparability between Canadian and American railways.

La Chambre a recommandé que soient inscrits de façon distincte les frais d'entretien des lignes principales et des embranchements de même que des cours de triage et des voies directes. Le Comité estime qu'il est possible d'établir ces distinctions, du moins en partie, grâce au réseau de centres de coûts géographiques à élaborer en vertu de la CUC révisée et renvoie, par la présente, les commentaires de la Chambre au Comité des centres de coûts géographiques.

The Chamber recommended separate recording of the maintenance costs of main lines and branch lines and of yards and rights-of-way. The Committee believes that these distinctions can be at least partly implemented through the system of geographic cost centres to be set up under the revised UCA and hereby refer the Chamber's comments on the subject to the Geographic Cost Centre Committee.

La Chambre a soulevé la question de l'inscription des dépenses propres à un trafic particulier par opposition aux dépenses entraînées par le trafic. Elle a également exprimé des réserves quant à la méthode actuelle d'estimation des coûts d'aiguillage. Au surplus, la Chambre a fait savoir que la comptabilisation et l'établissement du prix de revient des services entraînant des frais supplémentaires (les frais spéciaux d'aiguillage et les frais de stationnement ont été cités en exemple) étaient effectués de façon que les coûts qui en résultent soient erronés. Toutes ces questions relèvent essentiellement des méthodes d'établissement du prix de revient. Le Comité est d'avis que les études permanentes de l'établissement du prix de revient de la C.C.T. sont le meilleur contexte dans lequel aborder ces questions.

The Chamber discussed the question of recording expenses specific to particular traffic as opposed to expenses caused by the traffic. They also expressed doubts concerning the present method of estimating switching costs. In addition, the Chamber suggested that the accounting and costing for services for which supplementary charges are carried (the examples given were special switching charges and demurrage) are done in such a way to misstate the resulting costs. All of these questions are essentially matters of costing methodology. The Committee considers that these matters can best be addressed in the C.T.C.'s ongoing costing studies.

Nous commenterons néanmoins l'argument de la Chambre concernant les coûts d'aiguillage. Cet argument se présente comme suit:

> En 1978, les chemins de fer ont reçu près de $12 millions en contrepartie de services d'aiguillage spéciaux. Le coût de prestation de ces services est inscrit actuellement dans les compte 377 à 389. Ces comptes, pour leur part, sont répartis en minutes d'aiguillage pour aboutir à un coût unitaire de minute d'aiguillage. Il semble que, dans la mesure où le coût unitaire d'une minute d'aiguillage comprend une portion déjà payée, il y a une double comptabilisation lorsque ce coût est imputé à d'autres éléments de trafic.

We will comment, however, on the Chamber's argument regarding switching costs. The Chamber's argument is as follows:

> The railways in 1978 received almost $12 million for special switching services. The cost of providing these services is included in present Accounts 377 to 389. These accounts in turn are divided by switching minutes to arrive at a unit switching minute cost. It appears that to the extent switching minute unit costs include a portion already paid for, there is double counting when charged to other traffic.

Cet énoncé ne tient pas compte du fait que les unités de production rattachés à ces services

This statement overlooks the fact that the output units generated by such special switching

d'aiguillage spéciaux sont compris dans les statistiques d'exploitation qui servent de dénominateur pour les coûts unitaires. Étant donné que ces services accroissent et le numérateur (les frais) et le dénominateur (statistiques d'exploitation), les coûts unitaires ne sont pas exagérés et il n'y a pas de compte double dans le processus d'établissement du prix de revient.

La Chambre a fait savoir que "la nécessité de connaître l'amortissement imputé à chaque catégorie de matériel roulant aux fins de l'établissement du prix de revient est évidente". Dans sa réponse, elle précise qu'elle ne voulait pas critiquer la ventilation de l'amortissement telle que présentée dans la CUC proposée; elle recommandait simplement la publication de cet amortissement au degré de détail prévu dans la CUC proposée. De fait, cette remarque touche à la question de la confidentialité et on y donne réponse sous la rubrique qui traite de cette question dans la présente décision.

En dernier lieu, la Chambre a formulé un certain nombre de commentaires sur la question de la division des comptes. En premier lieu, elle était favorable au changement qui amènerait une plus grande division des coûts des wagons de marchandises par type de wagons, tel que présenté dans la CUC proposée. Deuxièmement, elle a exprimé des réserves quant à la division du compte existant ayant trait à l'entretien des ponts, tunnels et ponceaux en éléments distincts. Troisièmement, elle a mis en doute la répartition des comptes de charges en main-d'oeuvre, matériel et autres.

Dans la CUC proposée, les frais d'entretien des tunnels ont été isolés des frais d'entretien des ponts et des ponceaux pour qu'il soit possible de juger de la variabilité de ces deux derniers éléments. La répartition des charges en main-d'oeuvre, matériel et autres a été effectuée afin d'aider les analystes de coûts à effectuer des analyses par régression croisées et à appliquer les indices des prix.

8. Mise en vigueur de la CUC révisée

La mise en application de la CUC révisée sera un travail d'envergure pour les chemins de fer et pour le Comité. Au cours des audiences, celui-ci a annoncé qu'un Comité de mise en

services are included in the operating statistics which are used as the denominator for unit costs. Since these services increase both the numerator (expenses) and the denominator (operating statistics), there is no overstatment of unit costs and no double counting in the costing process.

The Chamber noted that the "necessity to identify the specific depreciation charged against each category of rolling stock for costing purposes is obvious". In their reply argument they stated that this is not intended as a criticism of the breakdown of depreciation charges presented in the proposed UCA, but rather a recommendation that such charges should be published in the detail provided in the proposed UCA. In effect, this comment is related to the question of confidentiality and is dealt with under that heading in this decision.

Finally, the Chamber made a number of comments on the question of disaggregation. First, they supported the change to more disaggregation of freight car costs by car type which is reflected in the proposed UCA. Second, they questioned the breaking up of the present account for the maintenance of bridges, tunnels and culverts into separate components. Third, they questioned the subdivision of expense accounts into labour, material and other elements.

In the proposed UCA, the cost of maintenance of tunnels has been separated from the cost of maintenance of bridges and culverts in order to allow for a test of the variability of the last two items. The division of expenses into labour, material and other components was done to assist cost analysts in the performance of cross-sectional regressions and in the application of price indices.

8. Implementation of Revised UCA

The implementation of a revised UCA will be a major task for the Railways and for the Committee. In the course of the Hearing, the Committee announced that an Implementation

vigueur serait constitué. Le Comité en question sera accessible aux intéressés.

Ce Comité sera chargé d'exécuter les trois tâches suivantes:

- Étude d'une approche par étapes de la mise en application de la CUC révisée
- Recensement des problèmes d'application
- Solution de ces problèmes

Le Comité de mise en vigueur recevra instruction de présenter son rapport final accompagné de recommandations le 1er octobre 1981 au plus tard, par suite de quoi une ordonnance sera publiée sur l'application de la CUC révisée.

ORDONNANCES À ÉMETTRE

Par suite de la publication de la décision, le Comité publiera les ordonnances nécessaires en vue de la mise en vigueur de la CUC révisée.

Il est à noter que, au moment de la mise en vigueur, les procédures décrites dans la CUC révisée s'appliqueront à tous les chemins de fer qui relèvent de la *Loi sur les chemins de fer*.

Committee would be established. This committee will be open to interested parties.

Three tasks are to be accomplished by the Implementation Committee:

- Consider a phased approach to implementation of the revised UCA
- Identify implementation problems
- Find solutions to these problems

The Implementation Committee will be directed to submit its final report accompanied by recommendations by October 1, 1981 subsequent to which an Order will be issued on the implementation of the revised UCA.

ORDERS TO ISSUE

Subsequent to the issue of the Decision the Committee will issue the necessary Orders to implement the Revised UCA.

It is to be noted, that, upon implementation the procedures as detailed in the Revised UCA shall apply to all railways subject to the *Railway Act*.

COMITÉ DE RÉVISION

REVIEW COMMITTEE

Relative à des requêtes déposées par Aklavik Flying Service Ltd., Simpson Air Ltd. et Northwest Territorial Airways Ltd. (ci-après les requérantes), en révision de la décision du Comité des transports aériens (communiquée par une lettre du 4 juillet 1980 et précisée dans l'ordonnance n° 1980-A-401 du 29 juillet 1980) de suspendre les permis de Northward Airlines Limited

Répertorié: Re Aklavik Flying Service Ltd.

Comité de révision: G. Roberge, c.r. (président), Y. Dubé et J.T. Gray, c.r.

Ordonnance n°: 1980-A-401
Date de l'ordonnance: le 29 juillet 1980
Décision n° 1980-08
Date de la décision: le 30 décembre 1980
Dossier n°: 2-N184

Transport aérien - Transporteur en faillite - Suspension des permis sous réserve d'annulation - Autorisations temporaires d'exploiter les services - Transfert des permis proposé par les syndics - Requêtes en autorisation d'exploiter en permanence en instance - Si la décision du Comité de suspendre ou annuler est conforme à la "pratique" du Comité dans les cas de permis inactifs - Intérêt public.

Les requérantes, Aklavik Flying Service Ltd., Simpson Air Ltd. et Northwest Territorial Airways, étaient temporairement autorisées à exploiter les services précédemment exploités par la société en faillite Northward Airlines Limited. L'ordonnance n° 1980-A-401 du Comité des transports aériens ordonnait la suspension ou l'annulation des permis de la Northward jusqu'à ce que les syndics de faillite produisent une ou plusieurs propositions de transfert. Les requérantes ont demandé au Comité de révision de réviser l'ordonnance et ont fait valoir que le Comité n'avait pas suivi la "pratique" établie voulant que les permis inactifs soient annulés ou suspendus sous réserve d'annulation à moins que le service ne soit rétabli.

Décision: *Il y va de l'intérêt des créanciers aidant les transporteurs aériens et conséquemment de l'intérêt du public que le Comité des transports aériens permette au syndic de faillite*

In the matter of applications by Aklavik Flying Service Ltd., Simpson Air Ltd. and Northwest Territorial Airways Ltd. (hereinafter the Applicants), for a review of the Air Transport Committee's decision (by letter dated July 4, 1980 and by order No. 1980-A-401 dated July 29, 1980) to suspend the licences held by Northward Airlines Limited

Indexed as: Re Aklavik Flying Service Ltd.

Review Committee: G. Roberge, Q.C. (Chairman), Y. Dubé and J.T. Gray, Q.C.

Order No.: 1980-A-401
Date of Order: July 29, 1980
Decision No. 1980-08
Date of decision: December 30, 1980
File No.: 2-N184

Air transport - Bankrupt carrier - Suspension of licences with proviso to cancel - Temporary authorities granted to operate the service - Proposed transfer of licences by trustees - Applications for permanent authorities pending - Whether decision of the Committee to suspend or cancel is consistent with its "practice" in regard of dormant authorities - Public interest.

The applicants, Aklavik Flying Service Ltd., Simpson Air Ltd. and Northwest Territorial Airways, held temporary authority to operate services formerly operated by Northward Airlines Limited, a company in bankruptcy. The Air Transport Committee, by Order No. 1980-A-401, ordered the suspension or cancellation of Northward's Licences until such time as the trustees in bankruptcy could file proposals for their transfer. The applicants applied for review of the Order and argued that the Committee had been inconsistent with its past "practice" of cancelling dormant authorities or suspending such authorities with a proviso that they would be cancelled if the service was not reinstituted.

Decision: *It is in the interest of the creditors supporting air carriers and, therefore, in the interest of the public that the Air Transport Committee give a Trustee in Bankruptcy a reasonable*

de vendre au meilleur prix possible en autorisant le transfert des permis.

L'intérêt public de même que la commodité et les besoins du public justifient l'étude par le Comité des projets de transfert formulés par le syndic et de la requête en autorisation d'exploiter en permanence formulée par les requérantes.

Décisions et ordonnances citées

Ordonnance du C.T.A. n° 1980-A-159, datée du 24 mars 1980.
Ordonnance du C.T.A. n° 1980-A-161, datée du 24 mars 1980.
Ordonnance du C.T.A. n° 1980-A-401, datée du 29 juillet 1980.

Lois citées

Loi sur l'aéronautique, S.R.C. 1970, chap. A-3, art. 16(8).
Loi sur la faillite, S.R.C. 1970, chap. B-3.

ORDONNANCE

Relative à l'exploitation de services aériens commerciaux par Northward Airlines Limited - Permis A.T.C. 41/46(C), A.T.C. 344/48(C), A.T.C. 1196/61(C), A.T.C. 1636/66(C), A.T.C. 2135/72(C), A.T.C. 155/51(CF), A.T.C. 323/63(CF), A.T.C. 368/66(CF), A.T.C. 553/76(CF), A.T.C. 1639/66(NS), A.T.C. 1753/67(NS), A.T.C. 1880/69(NS), A.T.C. 2067/71(NS), A.T.C. 2068/71(NS), A.T.C. 2309/74(NS), A.T.C. 2633/77(NS), A.T.C. 2642/77(NS), et A.T.C. 2930/79(NS).

Attendu que les permis susmentionnés autorisent Northward Airlines Limited à exploiter des services aériens commerciaux;

Attendu que par lettre recommandée avec carte AR du 22 avril 1980, Touche Ross Limited, fiduciaire de Northward Airlines Limited était sommée de justifier le 23 mai 1980 au plus tard, le non-lieu de la suspension ou de l'annulation des permis susmentionnés à l'exception des permis 2135/72(C) et A.T.C. 553/76(CF), conformément au paragraphe 16(8) de la *Loi sur l'aéronautique* pour les motifs que l'intérêt public l'exigeait;

opportunity to dispose of assets at the highest possible price by way of a transfer of the licence authorities.

The public interest and the public convenience and necessity requires that the Committee examine both the transfer proposals of the Trustee and the applicants' application for permanent authority.

Decisions and Orders referred to

A.T.C. Order No. 1980-A-159, dated March 24, 1980.
A.T.C. Order No. 1980-A-161, dated March 24, 1980.
A.T.C. Order No. 1980-A-401, dated July 29, 1980.

Statutes referred to

Aeronautics Act., R.S.C. 1970, c. A-3, s. 16(8).

Bankruptcy Act, R.S.C. 1970, c. B-3.

ORDER

In the matter of the operation of commercial air services by Northward Airlines Limited - Licences Nos. A.T.C. 41/46(C), A.T.C. 344/48(C), A.T.C. 1196/61(C), A.T.C. 1636/66(C), A.T.C. 2135/72(C), A.T.C. 155/51(CF), A.T.C. 323/63(CF), A.T.C. 368/66(CF), A.T.C. 553/76(CF), A.T.C. 1639/66(NS), A.T.C. 1753/67(NS), A.T.C. 1880/69(NS), A.T.C. 2067/71(NS), A.T.C. 2068/71(NS), A.T.C. 2309/74(NS), A.T.C. 2633/77(NS), A.T.C. 2642/77(NS), and A.T.C. 2930/79(NS).

Whereas by the aforesaid licences, Northward Airlines Limited is authorized to operate commercial air services;

Whereas by double registered letter dated April 22, 1980, Touche Ross Limited, Trustee of Northward Airlines Limited, was required to show cause by no later than May 23, 1980 why the aforesaid licences, except Licences Nos. A.T.C. 2135/72(C) and A.T.C. 553/76(CF), should not be suspended or cancelled, pursuant to subsection 16(8) of the *Aeronautics Act* on the grounds that the public convenience and necessity so required.

Attendu que par lettre de 23 mai 1980, Touche Ross Limited a répondu à ladite lettre du Comité et a fait savoir que compte tenu de la *Loi sur les faillites*, il serait inopportun et il s'agirait d'une ingérence déraisonnable si le Comité annulait les permis; et que la fiduciaire a demandé que les permis soient suspendus pour une période de six mois à condition qu'elle puisse les rétablir lorsque le Comité ne refusera pas le transfert des permis;

Whereas by letter dated May 23, 1980, Touche Ross Limited replied to the Committee's letter of April 22, 1980, and submitted that it would be inappropriate and constitute unreasonable interference with the purpose of the *Bankruptcy Act* if the Committee were to cancel the licences; and the Trustee requested that the licences be suspended for a period of six months provided that they may be reactivated when the Committee does not disallow the transfer of the licences;

Attendu que sous le couvert d'une lettre datée du 7 mai 1980, le Comité a reçu des copies conformes de deux ordonnances de la Court of Queen's Bench de l'Alberta, en faillite, district judiciaire de Calgary; une ordonnance du 18 avril 1980 interdisait à Touche Ross Limited et à toute autre partie au courant des conditions de l'ordonnance de transférer, de céder, de remettre ou de disposer autrement de la propriété de Gateway Aviation Ltd. ou d'en permettre le transfert, la cession, la remise ou la disposition sans autre ordonnance de cette honorable Cour; la deuxième ordonnance, datée du 28 avril 1980, interdisait à Touche Ross Limited et à toute personne au courant de l'ordonnance et de transférer, de céder, de remettre ou de disposer autrement des services aériens commerciaux prévus aux permis A.T.C. 1104/60(C), A.T.C. 2418/75(C), A.T.C. 344/48(C), A.T.C. 155/51(CF), A.T.C. 41/46(C), A.T.C. 323/63(CF), A.T.C. 2633/77(NS), A.T.C. 2642/77(NS), A.T.C. 2309/74(NS), A.T.C. 1880/69(NS) et A.T.C. 2930/79(NS), ou que lesdits permis, modifications ou changements, ou tout permis délivré garanti pour les bases ou points en totalité ou en partie mentionnés dans ses permis qu'ils soient délivrés ou garantis par Gateway Aviation Ltd. ou Northward Airlines Ltd.;

Whereas under cover of a letter of May 7, 1980, the Committee was served true copies of two orders of the Court of Queen's Bench of Alberta, in Bankruptcy, Judicial District of Calgary; one Order, dated April 18, 1980 enjoined and restrained Touche Ross Limited and any and all others who are made aware of the terms of the order from transferring, assigning, surrendering or otherwise disposing of any property of Gateway Aviation Ltd. or from allowing any such property to be transferred, assigned, surrendered, or otherwise disposed of, without further order of that Honourable Court; the second order, dated April 28, 1980 enjoined and prevented Touche Ross Limited and any person made aware of the terms of the order from transferring, assigning, surrendering or otherwise disposing of those commercial air services authorized under Licences No. A.T.C. 1104/60(C), A.T.C. 2418/75(C), A.T.C. 344/48(C), A.T.C. 155/51(CF), A.T.C. 41/46(C), A.T.C. 323/63(CF), A.T.C. 2633/77(NS), A.T.C. 2642/77(NS), A.T.C. 2309/74(NS), A.T.C. 1880/69(NS) and A.T.C. 2930/79(NS), or the said licences, any amendments or upgrading thereto, or any licences issued or secured over all or part of the points or bases referred to in those licences whether issued or secured by Gateway Aviation Ltd. or Northward Airlines Limited;

Attendu que l'*ordonnance n° 1980-A-159* du 24 mars 1980 autorisait le transfert du service aérien commercial prévu au permis A.T.C. 1104/60(C), de Northward Airlines Limited à Turn-Air Ltd. et qu'un nouveau permis portant le numéro A.T.C. 1104/60(C) et en date du 28 avril 1980 serait délivré à Turn-Air Ltd.;

Whereas by *Order No. 1980-A-159* dated March 24, 1980, the transfer of the commercial air service authorized under Licence No. A.T.C. 1104/60(C) from Northward Airlines Limited to Turn-Air Ltd. was not disallowed and a new document of licence bearing Licence No. A.T.C. 1104/60(C) dated April 28, 1980 issued to Turn-Air Ltd.;

Attendu que l'*ordonnance n° 1980-A-161* du 24 mars 1980 annulait le permis A.T.C.

Whereas by *Order No. 1980-A-161* dated March 24, 1980, Licence No. A.T.C. 2418/75(C)

2418/75(C), conformément au paragraphe 16(8) de la *Loi sur l'aéronautique*;

Attendu qu'après étude de l'affaire, le Comité est d'avis qu'il y a lieu de suspendre les services aériens commerciaux prévus aux permis A.T.C. 1196/61(C), A.T.C. 1636/66(C), A.T.C. 1639/66(NS), A.T.C. 368/66(CF), A.T.C. 1753/67(NS), A.T.C. 2067/71(NS), et A.T.C. 2068/71(NS), conformément au paragraphe 16(8) de la *Loi sur l'aéronautique* et de les annuler conformément à ladite autorisation à compter du 1er janvier 1981, à moins qu'avant le 31 décembre 1980, le Comité ne reçoive un ou plusieurs avis d'une ou de plusieurs propositions de transfert des services aériens commerciaux en totalité ou en partie rédigés conformément aux instructions du Comité concernant le dépôt d'avis de propositions, appendice C de la formule A1001-1/79;

Il est ordonné ce qui suit:

> Les permis A.T.C. 1196/61(C), A.T.C. 1636/66(C), A.T.C. 1639/66(NS), A.T.C. 368/66(CF), A.T.C. 1753/67(NS), A.T.C. 2067/71(NS), et A.T.C. 2068/71(NS) sont par la présente suspendus, conformément au paragraphe 16(8) de la *Loi sur l'aéronautique* et seront annulés conformément audit paragraphe à compter du 1er janvier 1981, à moins qu'avant le 31 décembre 1980, le Comité ne reçoive un ou plusieurs avis d'une ou de plusieurs propositions de transfert des services aériens commerciaux, en totalité ou en partie rédigés conformément aux instructions du Comité concernant le dépôt d'avis de propositions, appendice C de la formule A1001-1/79.

La présente ordonnance doit faire partie intégrante des permis A.T.C. 1196/61(C), A.T.C. 1636/66(C), A.T.C. 1639/66(NS), A.T.C. 368/66(CF), A.T.C. 1753/67(NS), A.T.C. 2067/71(NS), et A.T.C. 2068/71(NS) et y être annexée à demeure.

DÉCISION

Le Comité des transports aériens, par une lettre du 4 juillet 1980 et l'*ordonnance n° 1980-A-401* du 29 juillet 1980, ordonnait la suspension des permis A.T.C. 1196/61(C), A.T.C.

was cancelled pursuant to subsection 16(8) of the *Aeronautics Act*;

Whereas the Committee has considered the matter and is of the opinion that the commercial air services authorized under Licence Nos. A.T.C. 1196/61(C), A.T.C. 1636/66(C), A.T.C. 1639/66(NS), A.T.C. 368/66(CF), A.T.C. 1753/67(NS), A.T.C. 2067/71(NS), and A.T.C. 2068/71(NS) should be suspended, pursuant to subsection 16(8) of the *Aeronautics Act*, and will be cancelled, pursuant to the said subsection as of January 1, 1981 unless on or before December 31, 1980 the Committee is in receipt of a notice(s) of proposal(s) for transfer of the commercial air services in whole or in part prepared in conformance with Committee instructions for the filing of Notice(s) of proposal(s), Appendix C to Form A1001-1/79;

It is ordered that:

> Licences Nos. A.T.C. 1196/61(C), A.T.C. 1636/66(C), A.T.C. 1639/66(NS), A.T.C. 368/66(CF), A.T.C. 1753/67(NS), A.T.C. 2067/71(NS), and A.T.C. 2068/71(NS) are hereby suspended, pursuant to subsection 16(8) of the *Aeronautics Act*, and will be cancelled, pursuant to the said subsection as of January 1, 1981, unless on or before December 31, 1980, the Committee is in receipt of a notice(s) of proposal(s) for transfer of the commercial air services in whole or in part prepared in conformance with Committee instructions for the filing of Notice(s) of proposal(s), Appendix C to Form A1001-1/79.

This Order shall form part of Licences Nos. A.T.C. 1196/61(C), A.T.C. 1636/66(C), A.T.C. 1639/66(NS), A.T.C. 368/66(CF), A.T.C. 1753/67(NS), A.T.C. 2067/71(NS), and A.T.C. 2068/71(NS), and shall remain affixed thereto.

DECISION

By letter dated July 4, 1980, and by its *Order No. 1980-A-401* dated July 29, 1980, the Air Transport Committee ordered the suspension of Northward Airlines Limited's Licences Nos.

1636/66(C), A.T.C. 1639/66(NS), A.T.C. 368/66(CF), A.T.C. 1753/67(NS), A.T.C. 2067/71(NS), et A.T.C. 2068/71(NS), aux termes du paragraphe 16(8) de la *Loi sur l'aéronautique*. Le Comité des transports aériens ordonnait également l'annulation des permis précités à compter du 1er janvier 1981, "à moins qu'avant le 31 décembre 1980, le Comité ne reçoive un ou plusieurs avis d'une ou de plusieurs propositions de transfert des services aériens commerciaux, en totalité ou en partie..."

Aklavik Flying Service Ltd., Simpson Air Ltd. et Northwest Territorial Airways Ltd. ont demandé au Comité de révision de réviser la décision du Comité des transports aériens de suspendre les permis de Northward Airlines Limited (ci-après "Northward").

Touche Ross Limited, syndic de faillite de Northward, a déposé des interventions contraires à l'agrément des requêtes en révision, et chacune des requérantes a répondu à ces interventions.

En gros, les requérantes font valoir que comme Northward a dû mettre fin à ses activités en raison d'une faillite, les permis sont devenus inactifs et auraient dû être annulés sur-le-champ (comme le demande Aklavik Flying Service Ltd. et Simpson Air Ltd.) ou si la titulaire ne rétablissait pas le service dans un délai raisonnable (comme le demande Northwest Territorial Airways Ltd.).

Le paragraphe 16(8) de la *Loi sur l'aéronautique* stipule ce qui suit:

> La Commission peut suspendre, annuler ou modifier la totalité ou toute partie d'un permis, si, à son avis, la commodité et les besoins du public l'exigent.

À la lumière du libellé du paragraphe 16(8), le pouvoir de la Commission est discrétionnaire. Dans le présent cas, le Comité des transports aériens a choisi d'exercer son pouvoir de la façon indiquée dans l'*ordonnance n° 1980-A-401*.

A.T.C. 1196/61(C), A.T.C. 1636/66(C), A.T.C. 1639/66(NS), A.T.C. 368/66(CF), A.T.C. 1753/67(NS), A.T.C. 2067/71(NS), and A.T.C. 2068/71(NS), pursuant to subsection 16(8) of the *Aeronautics Act*. The Air Transport Committee also ordered that the said Licences would be cancelled as of January 1, 1981, "unless on or before December 31, 1980, the Committee is in receipt of a notice(s) of proposal(s) for transfer of the commercial air services in whole or in part..."

Aklavik Flying Services Ltd., Simpson Air Ltd. and Northwest Territorial Airways Ltd. have applied to the Review Committee for a review of the Air Transport Committee's decision to suspend the Licences held by Northward Airlines (hereinafter referred to as "Northward").

Touche Ross Limited, the Trustee in Bankruptcy of Northward has filed interventions opposing each of the applications for review; and, the applicants for review have each replied to the interventions filed by Touche Ross Limited.

In essence, the applicants for review argued that because Northward ceased, upon bankruptcy, to operate the commercial air services authorized under its Licences, those Licences became dormant authorities and ought therefore to have been cancelled, either forthwith (as submitted by Aklavik Flying Service Ltd. and Simpson Air Ltd.), or upon failure of the Licensee to reinstitute service within a reasonable period of time (as submitted by Northwest Territorial Airways Ltd.).

Subsection 16(8) of the *Aeronautics Act* provides as follows:

> The Commission may suspend, cancel or amend any licence or any part thereof where, in the opinion of the Commission, the public convenience and necessity so requires.

As may be gathered from the wording of subsection 16(8), the power of the Commission to cancel a licence is discretionary. The Air Transport Committee chose, in this case, to exercise that discretion in the fashion set out in its *Order No. 1980-A-401*.

Les requérantes soutiennent que le Comité des transports aériens n'a pas exercé son pouvoir discrétionnaire de façon appropriée, parce que son ordonnance est contraire à la pratique suivie dans les cas de permis inactifs. En effet, règle générale, un permis inactif est annulé ou suspendu pour une période prescrite, sous réserve d'une annulation, à moins que la titulaire ne rétablisse le service dans un délai prescrit.

Après étude de l'affaire, le Comité de révision conclut que la ligne de conduite adoptée par le Comité des transports aériens est juste. Toute dérogation à la règle était justifiée par les circonstances particulières de l'affaire.

Par example, avant que la faillite ne soit déclarée, nous avons remarqué que Northward exploitait activement ses services aériens commerciaux. Northward détenait également beaucoup de permis, ce qui lui conférait un vaste territoire à couvrir.

Afin de réduire au minimum les conséquences fâcheuses pour le public de la faillite de Northward et de la cessation subséquente de ses activités, le Comité des transports aériens a accordé à un certain nombre de titulaires, y compris les requérantes, l'autorisation temporaire (pendant la durée de la suspension des permis de Northward) d'exploiter les services de Northward. Les requérantes ont depuis lors présenté des requêtes au Comité des transports aériens en autorisation d'exploiter ces services de façon permanente. Il va sans dire que l'intervention du syndic de faillite de Northward, qui favorise les transferts proposés des services aériens commerciaux, ne leur plait guère, puisqu'elle peut entraîner le rejet de leurs requêtes.

D'un autre côté, le syndic de faillite désire écouler l'actif de Northward au prix maximum afin de rembourser tous les créanciers, et par conséquent, doit disposer des permis afin d'attirer le plus grand nombre de clients possible.

Le Comité de révision estime que la ligne de conduite du Comité des transports aériens est la

It was submitted in the applications for review that the Air Transport Committee improperly exercised its discretion, in that the Committee's Order in this case is inconsistent with the "practice" it usually follows when confronted with dormant authorities. That practice was described as consisting of outright cancellation of the dormant authority, or suspension for a definite period of time along with the proviso that the authority will be cancelled unless the licensee reinstitutes service within that period of time.

After considering the particular facts of this case, the Review Committee has come to the conclusion that the course of action chosen by the Air Transport Committee was not unreasonable. If there was a departure from the usual practice, there were sufficient grounds on the particular facts of the case, to warrant such departure.

We have noted, for instance, that up to the moment of bankruptcy, the commercial air services authorized by Northward's Licences were being actively operated. We noted also the large number of authorities held by Northward and the relatively wide transportation network that Northward was thus responsible for.

In order to minimize the inconvenience to the public arising from Northward's bankruptcy and cessation of operation, the Air Transport Committee gave a number of licensees, including the applicants for review, temporary authority (for the duration of the suspension of the Northward licences) to operate the services formerly operated by Northward. The applicants for review have since applied to the Air Transport Committee for permanent authority to carry out those services; understandably they do not relish the idea that the Trustee in Bankruptcy for Northward may, through proposed transfers of commercial air services, interfere with the success of those applications.

On the other hand, the Trustee in Bankruptcy, desirous of disposing of the assets of Northward at the highest possible price for the benefit of all creditors, needs the Licences to make the sale of assets realistically attractive.

There are two basic reasons why the Review Committee is of the opinion that the course of

plus conforme à l'intérêt du public et ce, pour deux raisons. Tout d'abord, nous reconnaissons que dans bien des cas, les transporteurs aériens peuvent continuer d'assurer le service au public grâce à une aide financière de leurs créanciers. Pour veiller à ce que cette aide soit maintenue, le Comité des transports aériens, dans le cas d'une faillite d'un transporteur, se doit d'aider les créanciers en permettant au syndic de faillite de vendre au meilleur prix possible. Cela n'est possible à notre avis qu'en permettant le transfert des permis du transporteur en faillite. Toutefois, un transfert ne recevrait pas automatiquement l'assentiment du Comité des transports aériens.

Le Comité des transports aériens ne peut qu'aider le syndic de faillite, c'est-à-dire lui permettre de déposer un projet de transfert. Il incombe alors au Comité d'évaluer le bien-fondé du projet, indépendamment de l'intérêt des créanciers.

Ce qui nous amène à la deuxième raison. Nous estimons que la ligne de conduite du Comité des transports aériens servira le mieux l'intérêt public, parce qu'elle permettra à d'autres transporteurs de soumettre des propositions en vue d'exploiter le réseau de transport de Northward. En étudiant ensuite les projets de transfert et les demandes de permis, il appartiendra au Comité des transports aériens de déterminer laquelle des deux solutions ou quelle combinaison des deux servira le mieux l'intérêt public.

C'est pourquoi, le Comité de révision a décidé d'appuyer la décision du Comité des transports aériens communiquée par une lettre du 4 juillet 1980 et précisée dans l'*ordonnance n°1980-A-401* du 29 juillet 1980. Par conséquent, les requêtes en révision sont rejetées.

action adopted by the Air Transport Committee will best serve the public interest and the public convenience and necessity. First, we recognize that air carriers are frequently able to offer their services to the public thanks to the financial support of their creditors. In order to maintain the willingness of such creditors to financially support air carriers, it is essential that when one air carrier goes bankrupt the Air Transport Committee lend its assistance to the creditors by giving the Trustee in Bankruptcy a reasonable opportunity of disposing of the assets at their highest possible price: in our opinion this highest possible price will be attained only if a transfer of the licence authorities which rendered those assets marketable is made possible. This does not mean, however, that a transfer proposal would automatically meet with the approval of the Air Transport Committee.

The Air Transport Committee can go only so far in assisting the Trustee in Bankruptcy; this assistance takes the shape of making it possible for the Trustee to submit a transfer proposal. Once the transfer proposal is filed, however, the Committee must assess the merits of the proposal independently of the interest of the creditors.

This brings us to our second reason. We are of the view that the course of action adopted by the Air Transport Committee will best serve the public interest and the public convenience and necessity because it permits the possibility of there being alternate proposals for the operation of the transportation network hitherto operated by Northward. The Air Transport Committee's task in considering the transfer proposals and the applications for permanent authority, will be to determine which of the two, or which combination of the two, will result in the best service for the public.

For the foregoing reasons the Review Committee has determined that the Air Transport Committe's decision by letter dated July 4, 1980, and by *Order No. 1980-A-401* dated July 29, 1980 should be maintained. The applications for review are therefore dismissed.

Relative à une requête déposée par VIA Rail Canada Inc. en révision de l'ordonnance n° R-31067 du Comité des transports par chemin de fer.

Répertorié: Re VIA Rail Canada Inc.

Comité de révision: G. Roberge, c.r. (président), Y. Dubé, D.H. Jones, c.r. et J.A.D. Magee.

Ordonnance n°: R-31067
Date de l'ordonnance: le 30 juin 1980
Décision n°: 1980-07
Date de la décision: le 17 octobre 1980
Dossier n°: 49466.31.1

Transport par chemin de fer - Tarif voyageurs minimal - Intérêt public - Preuve prima facie *aux termes de l'article 281 de la* Loi sur les chemins de fer.

Le 30 juin 1980, le Comité des transports par chemin de fer a émis l'ordonnance n° R-31067, en vertu de laquelle il accordait au Comité directeur d'Esquimalt et Nanaïmo l'autorisation d'en appeler du tarif voyageurs minimal de VIA Rail pour le transport de voyageurs entre les villes de Victoria et Courtenay, Colombie-Britannique. VIA Rail a demandé au Comité de révision d'infirmer ladite ordonnance.

Décision: *Contrairement aux prétentions de la requérante, le Comité a appliqué le critère juridique requis. Aux termes de l'article 281 de la* Loi sur les chemins de fer, *il incombe seulement au Comité de décider si le tarif peut nuire à l'intérêt public et, en outre, c'est le Comité qui détermine si* prima facie *des preuves lui ont été fournies sur ce point. C'est seulement lors de l'étape suivante (i.e. lors de l'enquête du Comité) que le Comité déterminera si l'on a effectivement nui à l'intérêt public.*

Lois citées

Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 281.
Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 23.

In the matter of an application by VIA Rail Canada Inc. for review of Railway Transport Committee Order No. R-31067.

Indexed as: Re VIA Rail Canada Inc.

Review Committee: G. Roberge Q.C. (Chairman), Y. Dubé, D.H. Jones, Q.C. and J.A.D. Magee

Order No.: R-31067
Date of Order: June 30, 1980
Decision No.: 1980-07
Date of Decision: October 17, 1980
File No. 49466.31.1

Railway transport - Minimum passenger fare - Public interest - Prima facie *case under s. 281 of the* Railway Act.

By Order No. R-31067, dated June 30, 1980 the Railway Transport Committee granted the Esquimalt and Nanaimo Steering Committee leave to appeal VIA Rail's minimum passenger fare for carriage of traffic between Victoria and Courtenay, British Columbia. VIA Rail moved to quash the Order before the Review Committee.

Decision: *Contrary to the applicant's argument, the Committee applied the correct legal test. Under s. 281 of the* Railway Act *the Committee must only decide whether the tariff may be prejudicial to the public interest and, furthermore, it is the Committee's discretion to determine whether a* prima facie *case has been made in this respect. It is only at the next stage (i.e. the Committee's investigation) that the Committee will decide whether there is in fact prejudice to public interest.*

Statutes referred to

Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 281.

National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, s. 23.

ORDONNANCE

Relative à l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. de 1970, chap. R-2; et

Relative à la requête présentée par le Comité directeur d'Esquimalt et Nanaimo de l'île Vancouver relativement au tarif voyageurs minimal de VIA Rail Canada Inc. contenu dans son Tarif voyageurs spécial local et commun, C.C.T. 1, en vigueur le 12 avril 1979, et appliqué entre les villes de Victoria et Courtenay (Colombie-Britannique).

Attendu que le Comité des transports par chemin de fer est convaincu que la requérante a fourni une preuve *prima facie* que le tarif voyageurs minimal de VIA Rail en vigueur entre Victoria et Courtenay (Colombie-Britannique) peut nuire à l'intérêt public.

Après lecture des pièces déposées -

Il est ordonné ce qui suit:

1. Est par la présente accordée l'autorisation d'en appeler dudit tarif, conformément à l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*.

2. Les parties ont trente jours, à partir de la date de la présente ordonnance, pour déposer tout autre document relativement à cette affaire.

ORDER

In the matter of Section 281 of the *Railway Act*, R.S.C. 1970 c. R-2; and

In the matter of the Application of the Vancouver Island E&N Steering Committee with respect to the VIA Rail minimum passenger fare contained in VIA Rail Canada Incorporated Special Local and Joint Passenger Tariff 1, C.T.C. 1, effective April 12, 1979, as that tariff applies to passenger fares between the Cities of Victoria and Courtenay, British Columbia.

Whereas the Railway Transport Committee is satisfied that a *prima facie* case has been made by the Applicant that the VIA Rail minimum passenger fare as applied between the Cities of Victoria and Courtenay, British Columbia, may be prejudicial to the public interest.

Upon reading the submissions filed -

It is ordered that:

1. Leave to appeal pursuant to Section 281 of the *Railway Act* is hereby granted.

2. The parties have thirty days from the date of this Order in which to file any further submissions they may have relevant to the merits of the case.

DÉCISION

Le 30 juin 1980, le Comité des transports par chemin de fer a émis l'*ordonnance n° R-31067*, aux termes de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*, en vertu de laquelle il accordait l'autorisation d'en appeler du tarif voyageurs minimal de VIA Rail Canada Inc. contenu dans son Tarif voyageurs spécial local et commun, C.C.T. 1, en vigueur depuis le 12 avril 1979, lequel s'applique au tarif voyageurs imposé par Esquimalt and Nanaimo Railway entre les villes de Victoria et Courtenay (Colombie-Britannique).

Le 8 juillet 1980, VIA Rail Canada Inc. a demandé l'émission d'une ordonnance infirmant la décision du Comité des transports par chemin de fer d'accorder l'autorisation d'en appeler du

DECISION

On June 30, 1980 the Railway Transport Committee issued *Order No. R-31067*, whereby, pursuant to section 281 of the *Railway Act*, it granted leave to appeal the VIA Rail minimum passenger fare contained in VIA Rail Canada Inc. Special Local and Joint Passenger Tariff 1, C.T.C. 1, effective April 12, 1979, as that minimum fare applies to passenger fares on the Esquimalt and Nanaimo Railway between Victoria and Courtenay, British Columbia.

On July 8, 1980, VIA Rail Canada Inc. applied for an order setting aside and quashing the decision of the Railway Transport Committee which granted leave to appeal, and for an or-

tarif, et d'une seconde ordonnance rejetant la requête présentée par le Comité directeur d'Esquimalt et Nanaimo de l'île Vancouver.

VIA Rail Canada Inc. fait valoir, en faveur de sa requête, que le Comité des transports par chemin de fer a commis une erreur de droit en ne concluant pas *prima facie* que le tarif nuit comme tel à l'intérêt public mais qu'il peut nuire à l'intérêt public. VIA Rail Canada Inc. allègue que ce faisant, le Comité n'a pas appliqué le critère juridique requis aux termes de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*, c'est-à-dire celui d'une preuve *prima facie*.

Dans deux télex datés du 8 et 22 août 1980 et envoyés en réponse à la requête présentée par VIA Rail Canada Inc., le président du Comité directeur d'Esquimalt et Nanaimo de l'île Vancouver, J. Cooper, affirmait que de l'avis du Comité directeur, le Comité des transports par chemin de fer n'avait pas commis d'erreur de droit et demandait au Comité de poursuivre son étude.

Lors de sa réunion du 17 octobre 1980, le Comité de révision a étudié l'ordonnance, la requête, la réponse ainsi que l'article de la loi applicable.

Il a conclu que l'autorisation accordée par le Comité des transports par chemin de fer au Comité directeur d'Esquimalt et Nanaimo n'était pas une erreur de droit. De fait, il est mentionné à l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* que "Lorsqu'une personne a lieu de croire (...) peut nuire à l'intérêt public..." (souligné à dessein), tandis que l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer* stipule que "Toute personne, si elle a des raisons de croire qu'un tarif de taxes (...) nuisent à l'intérêt public...". (souligné à dessein). Toutefois, le libellé des deux articles, relatif à la décision que doit prendre le Comité, est très semblable. En effet, l'article 23 prescrit que "la Commission, si elle est convaincue que la demande est, de prime abord, bien fondée, doit faire l'enquête...", et l'article 281, que "la Commission, si elle est convaincue qu'une preuve *prima facie* a été fournie, peut accorder l'autorisation d'en appeler...".

Il incombe au Comité dans les deux cas de déterminer si l'affaire paraît fondée. En fait, le Comité décide si la requête vaut la peine d'être

der denying the Vancouver Island E&N Steering Committee's application.

The reasons advanced in favour of this application for review were that the Railway Transport Committee had erred in law in not satisfying itself that *prima facie* the tariff is prejudicial to the public interest. VIA Rail alleges that the Railway Transport Committee only satisfied itself that *prima facie* the tariff may be prejudicial to the public interest, and in so doing that Committee failed to apply the correct legal test required for a *prima facie* case under section 281 of the *Railway Act*.

On August 8 and August 22, 1980, J. Cooper, Chairman of the E&N Steering Committee sent two telexes in reply to VIA Rail's application for review. The substance of his reply was that the Steering Committee did not believe that the Railway Transport Committee had erred in law and it urged the Committee to proceed with its case.

At its meeting on October 17, 1980, the Review Committee examined the Order, the application, the reply and the relevant legislation.

It concluded that there was no error of law made by the Railway Transport Committee in granting leave to appeal to the E and N Steering Committee. It is true that under section 23 of the *National Transportation Act*, the words "Where a person has reason to believe... may prejudicially affect the public interest..." (emphasis added) are used, while under section 281 of the *Railway Act* the words "Any person, if he has reason to believe that a tariff of tolls... are prejudicial to the public interest..." (emphasis added) are used. However, in both sections, the words used that are applicable to the required Committee decision are very similar. In the case of section 23, it states "the Commission shall, if it is satisfied that a *prima facie* case has been made, make such investigation...". Section 281 states "the Commission, if it is satisfied that a *prima facie* case has been made, may grant leave to appeal...".

In each case what the Committee has to decide is whether, in its opinion, a *prima facie* case has been made. In deciding that a *prima*

étudiée et non si l'on a nui à intérêt public. Le Comité se penchera justement sur cette dernière question après avoir accordé l'autorisation d'interjeter appel. Le critère juridique des preuves *prima facie* a pour objet de rejeter dès le début toute requête non fondée, qui ne justifie aucune enquête par le Comité. Il appartient à la requérante de démontrer à ce stade que la question qu'elle soulève peut porter atteinte à l'intérêt public. Si elle répond à ce critère, le Comité de révision mènera une enquête afin de déterminer si l'on a effectivement nui à l'intérêt public. C'est à la requérante qu'incombe cette responsabilité.

C'est le Comité des transports par chemin de fer qui détermine si des preuves suffisantes lui ont été fournies et si à son avis, l'affaire lui paraît bien fondée. De ce fait, nous estimons qu'il n'y a pas eu erreur de droit.

VIA Rail Canada Inc. a été avisé, par voie de l'ordonnance et d'une lettre du Secrétaire du Comité des transports par chemin de fer, datée du 10 juin 1980, que l'autorisation d'interjeter appel vise le tarif minimal contenu dans son Tarif voyageurs. Par conséquent, VIA Rail Canada Inc. connaît la cause qui fera l'objet de l'enquête.

En conséquence, la requête en révision a été rejetée.

facie case has been made, the Committee is only deciding that the applicant has raised an issue that is worthy of being investigated and considered. It is not deciding that the public interest has in fact been prejudiced. That is the very issue that is to be decided subsequent to the granting of leave to appeal during the case itself. The *prima facie* test is one that is designed to filter out at an early stage applications which have no merit and raise no issues worthy of further investigation and consideration by the Committee. An applicant at this stage has to show that it has raised a substantial issue with regard to possible prejudice to the public interest. If he satisfies that test, then it is at the next stage, i.e., the Committee investigation, that the matter of whether there is in fact prejudice to the public interest will be decided. The onus will be on the applicant to establish that that is the case.

It is in the Railway Transport Committee's discretion to determine whether a *prima facie* case has been made. It has so decided in this case, and this Committee can find no error in law in its decision.

VIA Rail has been told, both on the face of the Order and in a letter from the Secretary of the Railway Transport Committee, dated June 10, 1980, that the minimum fare in the tariff in question forms the basis of the granting of leave to appeal in this case. VIA, therefore, knows the case that it will have to meet in the investigation stage.

In consequence of the above, the application for review was rejected.

Relative à la demande de révision d'une décision du Comité des transports par chemin de fer, en date du 21 janvier 1980, qui rejetait entre autres la requête présentée par Canadien Pacifique Limitée et les Chemins de fer Nationaux du Canada (ci-après appelés compagnies ferroviaires) en vue d'obtenir la suspension de l'ordonnance R-29767 jusqu'à ce que la Cour fédérale du Canada ait tranché leur appel sur des questions de droit et de compétence, conformément au paragraphe 64 (2) de la Loi nationale sur les transports; et

In the matter of the application for Review of a Decision of the Railway Transport Committee, dated January 21, 1980, which denied to Canadian Pacific Limited and Canadian National Railways (hereafter referred to as the Railways) inter alia their application for a stay of Order R-29767 pending resolution of their appeal procedure before the Federal Court of Canada on questions of law and jurisdiction, pursuant to section 64 (2) of the National Transportation Act; and

Relative à la requête présentée par British Columbia Forest Products Limited et autres (ci-après désignés BCFP et autres), aux termes de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, mettant en cause Canadien Pacifique Limitée et les Chemins de fer Nationaux du Canada à titre d'intimés, et d'autres parties à titre d'intervenantes.

In the matter of the application by British Columbia Forest Products Limited et al (hereafter referred to as BCFP et al) pursuant to section 23 of the National Transportation Act, Canadian Pacific Limited and Canadian National Railway Company, Respondents, and Others as Intervenors.

Répertorié: Re Révision de l'ordonnance R-29767

Indexed as: Re Review of Order No. R-29767

Comité de révision: G. Roberge, c.r. (président), J.A.D. Magee, et M.D. Armstrong.

Committee: G. Roberge, Q.C. (President), J.A.D. Magee, and M.D. Armstrong.

Décison n°: 1980-03
Date de la décision: le 11 avril 1980
Dossier n°: 26901.62.11.1

Decision No.: 1980-03
Date of Decision: April 11, 1980
File No.: 26901.62.11.1

*Transport par chemin de fer - Demande de révision de l'*ordonnance n° R-29767 *- Autorisation d'interjeter appel à la Cour fédérale - Pouvoir discrétionnaire du C.T.C.F. - Critère du plus grand préjudice*

Railway transport - Application for review of Order No. R-29767 *- Granting by the Federal Court of leave to appeal - Discretionary power of the R.T.C. - Balance of convenience test.*

*Les compagnies ferroviaires intimées ont présenté au Comité de révision une requête visant l'examen de la décision du Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.), rejetant la demande de suspension de l'*ordonnance n° R- 29767 *jusqu'à ce que la Cour fédérale ait statué sur les questions de droit et de compétence à l'étude.*

The Respondents submitted to the Review Committee an application for reconsideration of the Decision *of the R.T.C., denying the Railways' request for a stay of* Order No. R-29767 *pending resolution of the appeal procedure until the Federal Court of Canada decides on questions of law and jurisdiction which they have been called upon to review.*

Décision: *Par les présentes, le Comité de révision confirme la décision du C.T.C.F. et rejette ladite requête. L'autorisation d'interjeter appel par la Cour fédérale n'est pas un fait nouveau susceptible d'affecter la décision du C.T.C.F. De plus, le C.T.C.F. a, à bon droit, utilisé son pou-*

Decision: *By these presents, the Review Committee agrees to the R.T.C.'s decision and therefore denies the application. The granting by the Federal Court of leave to appeal does not constitute a new fact affecting the said decision. Furthermore, the R.T.C. properly exercised its discre-*

voir discrétionnaire en tenant compte du critère du plus grand préjudice lorsqu'il a examiné la question du "prejudice causé au public". En outre, le Comité de révision juge qu'aucune erreur de droit n'a été commise eu égard à la demande dont il est présentement saisi.

N.D.L.R.: *L'ordonnance n° R-29767 sur laquelle repose la présente révision est rapportée au recueil 1979 de la C.C.T.*

Le 21 janvier 1980, une demande de suspension de ladite ordonnance auprès du Comité des transports par chemin de fer a été rejetée. Cette décision est reproduite ailleurs dans ce volume.

Le 11 avril 1980, le Comité de révision a confirmé la décision ci-haut mentionnée.

L'une et l'autre des compagnies ferroviaires ont par la suite interjeté appel auprès de la Cour d'appel fédérale. Dans leur appel, le CN et CP Limitée ont fait valoir un certain nombre de points de droits dont les plus importants sont: (a) si l'art. 23(3)a)(ii) a été bien interprété par la Commission canadienne des transports; (b) si la Commission n'avait pas omis d'observer un principe de justice naturelle en privant les appelantes de leur droit d'être entendues relativement à des éléments de preuve préjudiciables que la Commission avait obtenus de l'une des intimées après la clôture des débats; (c) si la Commission n'avait pas outrepassé sa compétence en rendant une ordonnance cherchant à atteindre les transporteurs opérant aux États-Unis; et (d) si l'ordonnance n'était pas trop vague pour constituer un exercice valable de la discrétion conférée à la Commission. La Cour a rejeté l'appel sauf en ce que concerne le défaut par le Comité des transports par chemin de fer d'accorder aux appelantes une audience en bonne et due forme concernant le détournement des chargements de pâte de bois. Cette décision de la Cour d'appel fédérale est rapportée à la page 745 du [1981] 2 C.F.

En dernier lieu, les compagnies ferroviaires intimées ont par la suite demandé à la Cour suprême du Canada d'en appeler de cet arrêt de la Cour d'appel fédérale, mais la requête a été rejetée.

Décisions et ordonnances citées

Ordonnance du C.T.C.F. n° R-29767, datée du 16 octobre 1979.

tionary power in applying the balance of convenience test when it considered "the prejudice to public interest". Finally, the Review Committee is of the opinion that there is no error in law in this part of the contested decision.

Editor's Note: Order No. R-29767 *which constitute the basis for this review is reported in the 1979 volume of the C.T.C.*

On January 21, 1980, the R.T.C. denied application for stay of the said order submitted by the Railways. This decision is reported elsewhere in this volume.

On April 11, 1980, the Review Committee reaffirmed the aforementioned decision.

Both Respondent railways further appealed to the Federal Court of Appeal. In their appeal, CN and CP Limited argued a number of points of law the most important of which are (a) whether s. 23(3)(a)(ii) had been properly interpreted by the Canadian Transport Commission; (b) whether the Commission had failed to observe a principle of natural justice by depriving the Appellants of their right to be heard with respect to prejudicial evidence obtained by the Commission from one of the Respondents after the close of the proceedings; (c) whether the Order exceeded the jurisdiction of the Commission by attempting to encompass carriers in the United States; and (d) whether the Order was too vague to constitute a valid exercise of the Commission's discretion. The Court held that the appeal failed except in respect of the failure of the Committee to give the Appellants a due hearing on the subject of the diversion of woodpulp products. This F.C.A. Decision is reported at [1981] 2 F.C. 745.

Finally, the Respondent railways sought leave to appeal the Federal Court of Appeal judgement to the Supreme Court of Canada but leave to appeal was denied.

Decisions and Orders referred to

R.T.C. Order No. R-29767, dated October 16, 1979.

Lois citées

Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2e Supp.), chap. 10, art. 28.
Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, art. 23, 64 (2).

Statutes referred to

Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 28.
National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, ss. 23, 64(2).

DÉCISION

La requête présentée par les compagnies ferroviaires en révision et en annulation de la partie de la décision du Comité des transports par chemin de fer qui rejetait, entre autres, leur demande de suspension de l'*ordonnance n° R-29767*, en date du 16 octobre 1979, jusqu'à ce que la Cour fédérale du Canada tranche leur appel sur des questions de droit et de compétence, conformément aux articles 64 de la *Loi nationale sur les transports* et 28 de la *Loi sur la Cour fédérale*, fait suite à l'autorisation d'appeler de ladite *ordonnance*, accordée par la Cour fédérale aux compagnies ferroviaires. Celles-ci font valoir que le Comité des transports par chemin de fer a commis une erreur de droit et (ou) qu'il n'a pas utilisé correctement son pourvoir discrétionnaire en rejetant la suspension demandée, alléguant que le Comité n'a pas appliqué "le critère juridique approprié", c'est-à-dire celui "du plus grand préjudice" et enfin que le Comité aurait dû, par souci de justice et d'équité, suspendre son ordonnance jusqu'à ce que la Cour d'appel fédérale ait statué sur la question.

En réplique, British Columbia Forest Products Limited et autres soutiennent que le Comité a pris en compte tous les facteurs pertinents et a fait bon usage de son pourvoir discrétionnaire en rejetant ladite demande de suspension.

Après une dernière réplique des compagnies ferroviaires, l'affaire a été considérée en état.

Après étude de la requête, des interventions, des répliques, de la *décision* du Comité des transports par chemin de fer en date du 21 janvier 1980 et de l'*ordonnance R-29767* du 16 octobre 1979, le Comité de révision conclut qu'il y a lieu de confirmer le rejet de la suspension demandée par les compagnies ferroviaires et de rejeter leur demande de révision pour les motifs suivants:

DECISION

This application by the Railways for review and rescission of that part of the Decision of the Railway Transport Committee which denied, *inter alia*, the application of the Railways "for a stay of *Order No. R-29767* pending resolution of their appeal procedures before the Federal Court of Canada on questions of law and jurisdiction pursuant to Sections 64 of the *National Transportation Act* and 28 of the *Federal Court Act*;" follows the granting by the Federal Court to the Railways of leave to appeal in respect of an *Order* of the Railway Transport Committee bearing *No. R-29767*, dated October 16, 1979, and advances that in denying such a stay the Railway Transport Committee has erred in law and/or has not properly exercised its discretion, alleging that the Committee had failed to apply "the proper legal test" which is that of "balance of convenience", further that "as a matter of justice and equity the Committee ought to have stayed its Order until the Federal Court of Appeal disposed of the matter".

British Columbia Forest Products Limited *et al*, in answer submitted "that the Committee took into consideration all relevant factors and properly exercised its discretion in refusing the Railways' application for stay of *Order R-29767*."

Pleadings on the subject were closed by a reply of the Railways.

The Review Committee having considered the pleadings, the *Decision* of the Railway Transport Committee of January 21, 1980, and *Order R-29767* of October 16, 1979, has reached the conclusion that the denial of the stay which was sought by the Railways should be sustained and their application for review denied, for the reasons which follow:

Si l'autorisation d'interjeter appel accordée par la Cour fédérale constitue un fait consécutif à la *décision* du 21 janvier 1980, cette étape dans l'appel en question n'est pas, de l'avis du Comité de révision, un nouveau fait, dont l'éventualité a d'ailleurs été écartée à dessein par le Comité des transports par chemin de fer dans ladite *décision*, comme en fait foi son libellé. Sur ce point, les requérantes n'ont pas gain de cause.

Quant à l'argument voulant que le Comité des transports par chemin de fer n'ait tenu aucun compte du critère du plus grand préjudice, les échanges d'arguments sur ce sujet par les deux côtés, et reproduits dans la *décision*, révèlent que le Comité s'y est penché. En accordant, dans son approche, de l'importance à la question du "préjudice causé au public", le Comité porte un jugement conforme à son pouvoir discrétionnaire et cette approche s'inscrit dans une réflexion qui tient compte dudit critère.

Quoiqu'il en soit, nous avons revu, dans l'optique du critère, les arguments avancés par les deux côtés et nous avons constaté que nous aurions exercé notre pouvoir discrétionnaire de la même façon tout en parvenant aux mêmes conclusions, en raison tout particulièrement de l'irrévocabilité du paiement des taux depuis le dépôt de la requête, aux termes de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*, et de celle des taux pouvant être modifiés d'ici le règlement de l'appel. Cet état de choses nous apparaît plus important que les préoccupations des compagnies ferroviaires au sujet du changement éventuel de la structure tarifaire, si elles devaient obtenir gain de cause auprès de la Cour fédérale. Cela répond à notre avis à l'argument soulevé par les compagnies ferroviaires en ce qui a trait à la justice et à l'équité. Le Comité constate par ailleurs que l'audition de l'appel a été fixée au 16 juin prochain.

Nous tenons en outre à ajouter que nous ne sommes nullement disposés en l'espèce à traiter de l'argument des compagnies ferroviaires voulant qu'un tribunal de première instance devrait suspendre ses décisions quant sa compétence est contestée devant une cour d'instance supérieur et que la procédure a déjà été entamée.

While the granting by the Federal Court of leave to appeal is a fact subsequent to the *Decision* of January 21, 1980, that further step in the pursuance of the appeal in question does not, in the opinion of the Review Committee, constitute a new fact the possibility of which the Railway Transport Committee ignored when it made its *Decision* of January 21, 1980, as the text of that *Decision* clearly indicates. On that ground, the applicants therefore fail.

As to the argument that the balance of convenience test has been ignored by the Railway Transport Committee, the discussion, reported in the *Decision*, of the arguments tendered on that subject by both sides, indicates that these were considered. The importance given by the Committee to the "prejudice to public interest" element in its approach to the problem was an act of judgement well within the discretion of the Committee and that approach constitutes a part of a deliberation which takes into account the balance of convenience test.

Be it as it may, we have reexamined, in the context of that test, the arguments advanced by both sides and have formed our own conclusion that we would have exercised discretion in the same way and would have reached the same conclusion, more particularly by reason of the finality of the payment of the tolls over the period since the application under section 23 of the *National Transportation Act* was lodged and the same finality in respect of tolls which might be varied pending disposition of the appeal. That situation appears to us to be of more importance than the concern of the Railways over a further change in the rate situation should they be successful in Federal Court. This, in our opinion, disposes of the justice and equity argument raised by the Railways. Further, the Committee has noted that the appeal was set to be heard on June 16 next.

We should also add that the argument advanced by the Railways that as a matter of policy a Tribunal of first instance should grant a stay of its decisions if its jurisdiction is questioned before a Superior court in proceedings already instituted, is one which we are not prepared to entertain, more particularly under the circumstances of this case.

Nous estimons enfin que le Comité des transports par chemin de fer n'a commis aucune erreur de droit dans la partie de la décision dont nous avons été saisis.

La requête est par conséquent rejetée.

Finally, we find no error in law in the part of the decision of the Railway Transport Committee which we have been called upon to review.

The Application is therefore denied.

INDEX

Page

ABANDON

Requête en autorisation d'abandonner une ligne de chemin de fer pour des raisons économiques. 355

Demande de suppression de ligne de service considérée non-rentable par les Chemins de fer Nationaux du Canada. 494

Demande de suppression de services de trains de voyageurs. 571

Demande de suppresion de services de fret eu égard à des embranchements déclarés non-rentables. 699

ACQUISITION

Proposition d'acquisition de certaines tenures à bail. 375

COMITÉ DE RÉVISION

Transport aérien - Transporteur aérien - Faillite - Suspension de permis - Autorisation temporaire - Requête en autorisation d'exploiter en permanence - Pratique du Comité des transports aériens dans les cas de permis inactifs - Intérêt public. 815

Transport par chemin de fer - Tarif voyageurs minimal - Intérêt public - Preuve prima facie aux termes de l'article 281 de la Loi sur les chemins de fer. 822

Transport par chemin de fer - Demande de révision de l'ordonnance no R-29767 - Pouvoir discrétionnaire du Comité des transports par chemins de fer - Critère du plus grand préjudice. 826

COMPÉTENCE

Pouvoir discrétionnaire de la Commission canadienne des transports de délivrer des permis d'exploitation de services commerciaux. 57

Compétence du Comité des transports par chemin de ferquant à l'ordonnance no R-29767. 337

Si la Commission canadienne des transports est investie de pouvoirs spéciaux aux termes de la Loi sur les chemins de fer ou de l'article 45 de la Loi nationale sur les transports pour accorder des dommages-intérêts, ou émettre une ordonnance déclarant un bail résilié. 375

Compétence du Comité des transports par chemin de fer quant à la suppression d'un service ferroviaire. 571

Compétence du Comité des transports par chemin de fer relativement à une augmentation des frais de location d'équipement ferroviaire utilisé pour des voies latérales privées en vertu d'un contrat de location. 670

FRAIS

Requête en divulgation d'un état de frais. 355

Page

Augmentation des frais de location quant à l'équipement ferroviaire utilisé pour des voies latérales privées. 670

INTÉRÊT PUBLIC

Si les services aériens commerciaux d'affrètement et d'affrètement international répondent à la commodité et aux besoins du public. 3

Si le service projeté de transport aérien de fret spécialisé accommoderait le public et répondrait à ses besoins présents et futurs. 37

Services aériens utilisant des avions à décollage et atterrissage sur courte distance - Le critère de l'intérêt public contrebalance-t-il celui de la commodité du public? 57

Si l'acquisition proposée de certaines tenures à bail s'inscrit dans l'intérêt public canadien. 375

Si une disposition empêchant une personne handicapée de monter à bord d'un train si elle n'est pas accompagnée nuisait à l'intérêt public. 528

Si la construction d'un étagement de voies est nécessaire pour assurer la protection, la sureté et la commodité du public. 629

Si l'intérêt public dicte d'abandonner l'exploitation d'embranchements déclarés non-rentables. 699

Si l'intérêt public justifie l'étude par le Comité de révision de certains projets de transfert formulés par le syndic et de demande d'exploiter en permanence formulés par les requérantes. 815

Si le tarif voyageurs minimal de VIA Rail peut nuire à l'intérêt public aux termes de l'article 281 de la Loisur les chemins de fer. 822

INTERPRÉTATION

Définition de "mouvement éligible" aux termes du règlement édicté conformément à la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. 311

PERMIS

Autorisation d'exploiter des services aériens d'affrètement et d'affrètement international. 3

Autorisation d'exploiter un service aérien commercial entre points déterminés - Fret spécialisé. 37

Requête en autorisation d'exploiter un service aérien d'affrètement - Demande en vue de retirer la requête. 46

Autorisation d'exploiter un service aérien commercial entre points déterminés - Service transfrontalier créant une correspondance pour les destinations éloignées aux États-Unis. 48

Requête en révision d'une décision du Comité des transports aériens ordonnant la suppression de permis sous réserve d'annulation. 815

Page

PRATIQUE ET PROCÉDURE

Si la décision du Comité des transports aériens de suspendre ou d'annuler des permis est conforme à la pratique du Comité dans le cas de permis inactifs. 815

Adjudication des frais - Dérogation à la pratique établie du Comité des transports aériens. 46

TARIFS - TAUX - TAXES

Incidence du tarif sur la variété et qualité des services de voyageurs lorsque le tarif exige que les handicapés voyagent en la compagnie d'une escorte à bord des trains. 528

Requête déposée par VIA Rail en révision d'une ordonnance du Comité des transports par chemin de fer accordant l'autorisation d'en appeler du tarif voyageur minimal de VIA Rail. 822

TRANSPORT AÉRIEN

Demande de permis - Services aériens commerciaux d'affrètement et d'affrètement international - Existe-t-il une situation d'offre excessive? - Commodité et besoins du public. 3

Demande de permis - Service aérien commercial entre points déterminés - Fret spécialisé - Transport de nuit - Commodité et nécessité du public. 37

Pratique et procédure - Demande de permis - Demande en vue de retirer la requête - Adjudication des dépens - Dérogation à la pratique établie par le Comité des transports aériens. 46

Demande de permis - Service aérien commercial entre points déterminés - Preuve d'un service transfrontalier créant une correspondance pour des destinations éloignées aux États-Unis - Accord de route Canado- Américain - Principes de courtoisie internationale et de réciprocité. 48

Services aériens utilisant des avions à décollage et atterrissage sur de courtes distances (ADAC) - Pouvoir discrétionnaire de la Commission canadienne des transports de délivrer des permis d'exploitation de services aériens commerciaux - Si le critère de l'intérêt public contrebalance le critère de la commodité du public. 57

TRANSPORT PAR CHEMIN DE FER

Transport de la pâte de papier - Taux de fret - Majorations ex parte - Rétablissement de la parité du taux - Compétence du Comité (C.T.C.F.) - Demande de sursis de l'entré en vigueur de l'ordonnance no R-29767 du C.T.C.F. 337

Embranchements - Abandon - Divulgation de l'état des frais - Politique du Comité (C.T.C.F.) en matière de divulgation des renseignements relatifs aux frais. 355

Acquisition d'intérêts - Prétendu transport abusif de tenures à bail - Intérêt public - Requête en dommages - intérêts - Compétence de la Commission. 375

Embranchements - Exploitation partielle - Requête de suppression de service - Carence d'entretien et service inadéquat - Obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada. 494

Tarifs - Personnes handicapée - Intérêt public. 528

Page

Demande de suppression de certains services de trains de voyageurs - Requête rejetée - Nouvel examen par le Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) - Si le Règlement et les contrôles de location constituent des lois spéciales dont les dispositions priment sur celles de la Loi sur les chemins de fer - Compétence du C.T.C.F. 571

Passage à niveau - Construction d'un étagement de voies - Protection, sûreté et commodité du public. 629

Location d'équipement ferroviaire utilisé pour des voies latérales privées - Augmentation des frais - Plaintes - Compétence du Comité des transports par chemin de fer. 670

Embranchements - Demande de suppression de service - Rentabilité - Intérêt public. 699

Classification uniforme des comptes (CUC) - Examen et révision - Proposition d'une CUC - Modifications. 738

TRANSPORT PAR VÉHICULE À MOTEUR

Demande de subvention - Définition de "mouvement éligible" - Si le transport par camion constitue la continuation du transport par chemin de fer depuis un point d'origine situé à l'extérieur du territoire choisi - Critères applicables. 311

INDEX

Page

ABANDONMENT

Application to abandon the operations over a branch line for economic reasons. 355

Application presented by Canadian National Railways to abandon operations over a branch abandon operations over a branch line for economic reasons. 494

Application for discontinuance of passenger train services. 571

Application for authority to abandon the operations over a branch line declared uneconomic. 699

ACQUISITION

Proposed acquisition of certain leasehold interests. 375

AIR TRANSPORT

Licence application - Charter and international charter commercial air service - Whether situation of excess supply - Public convenience and necessity. 3

Licence application - Specific point commercial air service - Specialized cargo - Overnight service -Public convenience and necessity. 37

Practice and procedure - Licence application - Application to withdraw - Award of costs - Departure from established practice of the Air Transport Committee. 46

Licence application - International specific point commercial air service - Evidence of a transborder service connecting with distant points in the United States - Public convenience and necessity - Route agreement between Canada and the United States -Principles of comity and reciprocity. 48

Short take-off and landing air services (STOL) - Discretion of the Canadian Transport Commission to issue commercial air service licences - Whether criterion of public interest outweighs that of the public convenience. 57

COSTS

Application for disclosure of costs. 355

Increase in rental rates for equipment utilized under lease agreements in private sidings. 670

INTERPRETATION

Definition of "eligible movements" under regulations adopted pursuant to the Atlantic Region FreightAssistance Act. 311

JURISDICTION

Discretion of the Canadian Transport Commission to issue commercial air service licences. 57

Jurisdiction of the Railway Transport Committee with regards to Order No. R-29767. 337

Page

Whether the Canadian Transport Commission in empowered under the Railway Act or section 45 of the National Transportation Act to grant damages or an Order declaring a lease terminated. 375

Jurisdiction of the Railway Transport Committee to grant the discontinuance of a passenger train service. 571

Jurisdiction of the Railway Transport Committee with regards to increased rates for equipment utilized under lease agreements in private sidings. 670

LICENCES

Application for authority to operate charter and international charter commercial air services. 3

Application for authority to operate a specific point commercial air service - Specialized cargo. 37

Application for authority to operate a commercial air service - Application to withdraw the application for a licence. 46

Application for authority to operate an internationals pecific point commercial air service - Evidence of a transborder service connecting with distant points in the Unites States. 48

Application for a review of the Air Transport Committee decision ordering the suspension of licences with provision to cancel. 815

MOTOR VEHICLE TRANSPORT

Subsidy claim - Definition of "eligible movements" - Whether movement by truck is a continuation of a movement by rail which originated outside the select territory - Test to be applied. 311

PRACTICE AND PROCEDURE

Whether decision of the Air Transport Committee tosuspend or cancel licences is consistent with its "practice" in regard of dormant authorities. 815

Award of costs - Departure from the established practice of the Air Transport Committee. 46

PUBLIC INTEREST

Whether public convenience and necessity justify the establishment of charter and international charter commercial air services. 3

Whether the proposed specialized cargo air service wasand would be required by the present and future public convenience and necessity. 37

Short take-off and landing air services - Whether criterion of public interest outweighs that of the public convenience. 57

Whether the proposed acquisition of certain leasehold interests is in the public interest of Canada. 375

Whether provision denying disabled person the opportunity of travelling without an attendant is prejudicial to the public interest. 528

Page

Whether grade separation is required to meet the protection, safety and convenience of the public. 629

Whether public interest requires that an uneconomic branch line be abandonned. 699

Whether public interest required that the Review Committee examine both the transfer proposals of the Trustee and applicant's application for permanent authority. 815

Whether VIA Rail minimum passenger fare may be prejudicial to the public interest pursuant to section 281 of the Railway Act. 822

RAILWAY TRANSPORT

Woodpulp transportation - Freight rates - Ex parte increases - Re-establishment of the rate parity - Jurisdiction of the Committee (R.T.C.) - Request for stay of R.T.C. Order No. R-29767. 337

Branch lines - Abandonment - Cost disclosure - Policy of the Committee (R.T.C.) re cost disclosure. 355

Acquisition of interests - Alleged improper transfer of leasehold interests - Request for damages - Jurisdiction of the Canadian Transport Commission. 375

Branch line - Line operated in part - Application for abandonment - Absence of maintenance and proper level of service offering - Obligations of the Canadian National Railways. 494

Tariffs - Disabled person - Complaint - Public interest. 528

Application for discontinuance of passenger trainservices denied - Reconsideration by the Railway Transport Committee (R.T.C.) - Interpretation of Special Acts - Jurisdiction of the R.T.C. 571

Railway crossing - Construction of an additional track - Protection, safety and convenience of the public. 629

Rental of private sidings - Increase in rental rates -Complaints - Jurisdiction of the Railway Transport Committee. 670

Branch lines - Application for abandonment - Profitability - Public interest. 699

Uniform Classification of Accounts (UCA) - Review and revision - Proposed UCA - Modifications. 738

RATES - TARIFFS - TOLLS

Effect of the tariff on the variety and quality of passenger services when tariff requires disabled persons to have an attendant travel with them. 528

Application by VIA Rail for review of Railway Transport Committee decision granting leave to appeal VIA Rail's minimum passenger fare. 822

Page

REVIEW COMMITTEE

Air transport - Air Carrier - Bankruptcy - Suspension of licences - Temporary authority - Applications for permanent authority - Air Transport Committee's past "practices" with respect to dormant authorities - Public interest. 815

Railway transport - Minimum passenger fare - Public interest - Prima facie case pursuant to section 281 of the Railway Act. 822

Railway transport - Application for review of Order No. R-29767 - Discretionary power of the Railway Transport Committee - Balance of convenience test. 826